

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: X: Le retour
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: 18.02.2026

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

CHAPITRE X

Le retour.

Le courant rapide du Haut Magdalena nous entraîne à une grande vitesse, mais le paysage qui se déroule à nos yeux nous désillusionne autant que ceux du Bas et du Moyen Magdalena nous avaient enchantés. Ce n'est plus ici cette végétation riche et exubérante qui, de toutes parts, vient à l'assaut du fleuve, mais une maigre végétation, sans aucun intérêt, soit d'immenses prairies où l'on élève le bétail. Seules les montagnes donnent un peu de charme à ce paysage monotone. Des deux côtés, nous voyons les croupes arrondies des derniers contreforts des Andes centrales et des Andes orientales qui s'abaissent jusqu'au fleuve.

Nous avons heureusement à bord quelques sujets de distraction, en plus des crocodiles que l'on rencontre de temps à autre. Le bateau transporte, en effet, les soldats que nous avions déjà vus la veille, et nous nous amusons à les observer de près.¹

Nous avons à bord 200 soldats et 37 femmes, sans compter les petits enfants et les officiers dont un colonel et plusieurs capitaines. Cette troupe vient de l'intérieur, des llanos du Rio Meta, et se dirige vers la frontière de Panama, ce qui explique pourquoi la troupe n'a pas l'air pimpant qui nous avait frappé chez les soldats à Barranquilla, Medellin et Bogota. L'uniforme est des plus variés ; à côté de quelques soldats en tenue d'ordonnance, nous en voyons en kaki ou simplement en civil, ayant comme couvre-chef la casquette conique allemande ou le képi français ou plus simplement un chapeau de paille ou de feutre. Les armes sont aussi disparates que les costumes. L'âge de ces soldats est des plus variables ; à côté d'enfants pouvant à peine porter leur fusil, on voit de vieux soldats blanchis sous les armes. La plupart sont des Indiens du Cundinamarca avec leur type mongol si accentué ; il y a aussi des métis et quelques mulâtres. La discipline semble être assez élastique, et des officiers prussiens auraient fort à faire pour maintenir l'ordre et le silence, car ce ne sont que conversations bruyantes sans fin, auxquelles les officiers assistent sans mot dire.

Mélangée à cette troupe se trouve celle des Juanas, femmes ou compagnes des soldats ; elles sont d'une très grande utilité vu le manque complet des services d'administration et d'intendance. Aux

¹ En Colombie, l'armée active comprend en tout 2 divisions de 12 régiments d'infanterie, un régiment de cavalerie de 4 escadrons, un régiment d'artillerie comprenant 9 batteries de 4 pièces, un bataillon de génie et un du train. En temps de paix, l'armée colombienne compte 6000 hommes, dont 351 officiers et 218 musiciens. En temps de guerre, la Colombie peut mettre sur pied 300.000 hommes au maximum. Il existe à Bogota 3 écoles militaires : « Escuela Militar », « Escuela de applicacion » et « Escuela superior de guerra ». Comme armements, l'infanterie a des fusils Mauser (modèle 1906-1908 de 7 mm.), la cavalerie a la carabine Mauser du même modèle et la lance, l'artillerie possède des canons de montagne Krupp, modèle 1912, et les artilleurs portent la même carabine que la cavalerie. Le budget de la guerre pour 1913 était de fr. 16.503.000.

étapes, elles réquisitionnent et préparent la nourriture de la troupe. Elles portent une partie des provisions et la batterie de cuisine en plus des enfants qu'elles ont sur le dos et qui sont soumis, dès leur naissance, à une existence triste et malheureuse.

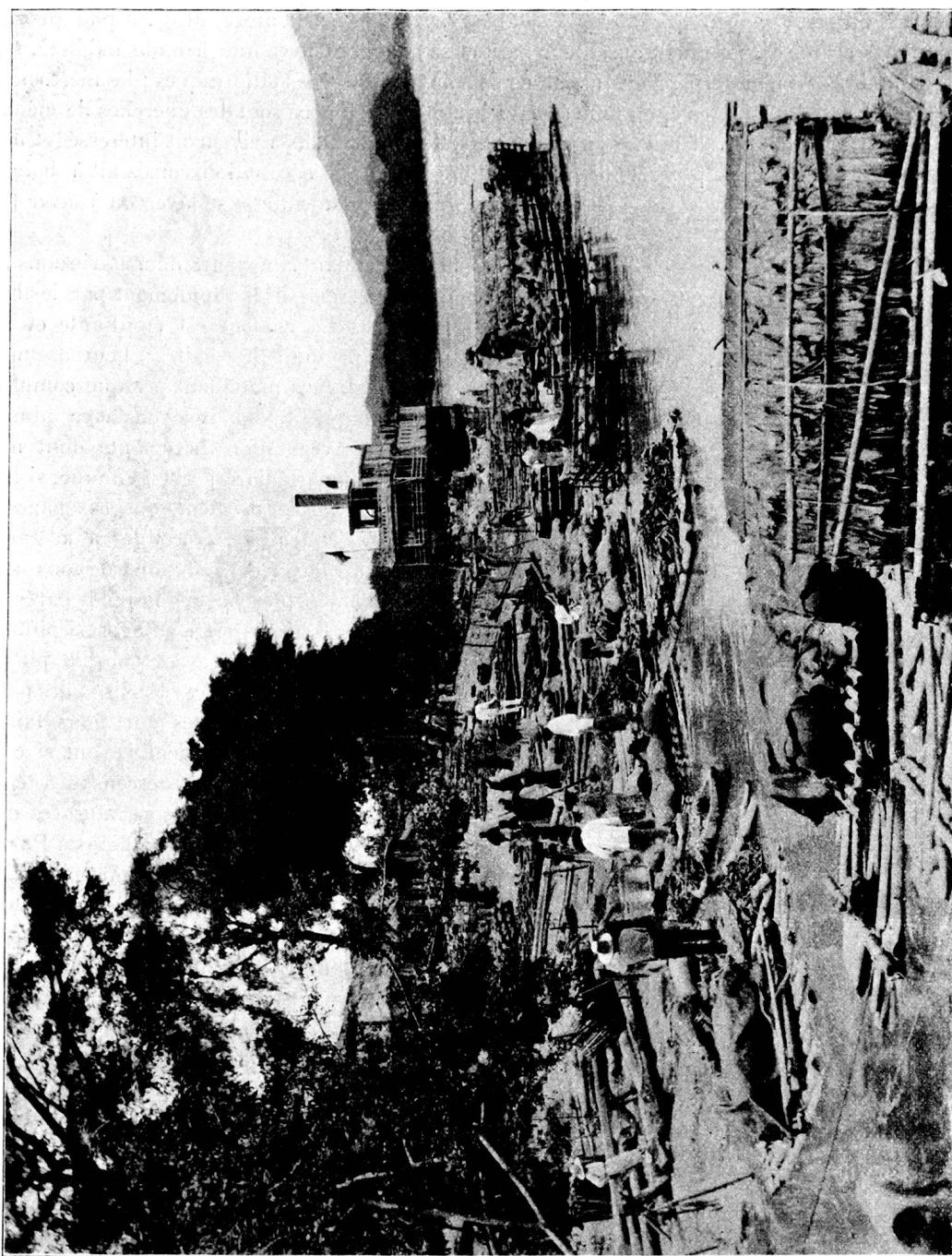
En cours de route, nous apprenons par le colonel que nous aurons le plaisir (si c'en est un) de voyager avec la troupe jusqu'à Barranquilla. Nous touchons quelques villages et nous admirons à nouveau l'habileté avec laquelle le pilote conduit son bateau informe et la facilité avec laquelle il aborde. Ici aussi, personne pour donner un coup de main au moment de l'abordage; dès que l'on s'arrête, un matelot saute à l'eau et gagne la rive à la nage en tenant dans sa bouche une corde qu'il se hâte de fixer sans nul souci de sa nudité presque complète. Le seul endroit important où nous nous arrêtons est Ambalema (alt. 245 m.¹), célèbre par ses tabacs. Peu après, nous sommes à Beltran, du moins à la station du chemin de fer, car le village est situé sur l'autre rive. Le point terminus de la voie ferrée de Honda se trouve ainsi à 1 km. et demi de Ambalema, en pleine campagne et isolé de tout. Il est inconcevable que la voie n'ait pas été continuée jusqu'à Ambalema qui deviendrait une petite ville très importante et prospère, tandis qu'actuellement, elle semble décliner grâce à son isolement.

Nous partons à 1 heure et demie pour Honda et nous traversons de vastes llanos où paissent en quantité de fort beaux bestiaux. Peu à peu, la voie ferrée quitte le fleuve et se dirige du côté des Andes centrales dont nous longeons le pied pour arriver à Mariquita, où nous étions quelques semaines auparavant en descendant du Ruiz. De là nous traversons les llanos de Carrapatas et à 5 heures nous arrivons à Honda, où nous retrouvons fort heureusement les bagages qui nous avaient été expédiés directement de Bogota par Villeta.

Le 29 octobre au matin, le train nous emporte vers La Dorada, à quelques kilomètres de Honda, endroit où le Magdalena redevient navigable jusqu'à Barranquilla. A peine sortis de l'étouffante Honda, nous pénétrons dans de splendides forêts où la végétation est de toute beauté. Par places, nous roulons au milieu de palmiers de tout âge et de toute grandeur, d'un aspect vraiment féerique. Jusqu'à La Dorada, nous sommes accompagnés par notre fidèle et dévoué peon qui surveille une dernière fois le transport de nos nombreux bagages et veille à ce qu'ils soient bien placés. Il nous aide encore à déballer ce dont nous aurons besoin dans notre cabine, puis il prend congé de nous et nous le voyons partir à regret; de son côté, il semble réellement ému et il ne quitte le bord du fleuve que lorsque notre bateau disparaît à ses yeux au prochain contour du Magdalena.

Les soldats sont de nouveau avec nous, aussi notre bateau, le « Bogota », est-il rempli. Malgré cela, nos deux cabines sont retenues; chacun de nous se prélasser dans la sienne, tandis que les officiers sont trois ou quatre ensemble; ce voisinage manque quelque peu de charme, car ils ne sont pas tous d'une distinction parfaite. Par contre la vie de la troupe à bord est infiniment plus intéressante, et nous occupons nos nombreux loisirs à examiner les soldats du haut de notre pont. Ils n'ont pu trouver tous de la place dans l'entreport, aussi a-t-on fixé à droite et à gauche du bateau deux grands pontons sur lesquels ils se sont établis; c'est là aussi que se fait la cuisine. L'installation, des plus primitives, consiste en deux tables de bois recouvertes de terre sur lesquelles on fait le feu; les marmites sont placées directement sur les bûches, dans un équilibre fort instable. Ce sont les femmes qui font cuire les rations que leur apportent les soldats après la distribution. A chaque arrêt, elles se précipitent à terre pour aller à la recherche d'œufs ou d'autres petits extras destinés à compléter l'ordinaire. Lorsqu'on passe devant un village, les six clairons se massent à l'avant du bateau et jouent toujours le même air, qui attire invariablement sur le rivage toute la population qui se demande peut-être si c'est le prélude d'une révolution nouvelle.

¹ Toutes les altitudes indiquées dans ce récit de voyage ont été calculées d'après nos observations barométriques faites avec un anéroïde de précision Goldschmidt contrôlé à plusieurs reprises avec l'hypsomètre.



Jour de marché à Ambalema, Pirognes, radeaux et champans.
Photographie de M. J. Herzog, Saint-Gall.

Le soir venu, hommes et femmes se couchent pêle-mêle sur les pontons, enroulés dans une couverture. Le matin, les hommes, accroupis tout nus au bord du bateau, font leurs ablutions en s'aspergeant le corps au moyen de grandes « calabas ». A côté, les femmes, drapées pudiquement dans de longues chemises, prennent aussi leur bain et se changent avec une grande habileté, sans laisser voir un brin de leur corps. Nous assistons souvent à des scènes pittoresques ; les mères nourrissant leurs enfants, les femmes épouillant leur bien-aimé ; parfois ce sont des querelles de ménage où la jalousie joue le plus grand rôle. Somme toute, cette troupe nous a vivement intéressés et nous avons été surtout frappés de la propreté de ces gens dont la grande occupation consistait à boire, à manger, à dormir, à se laver ou à laver leur linge.



Soldats à bord du *Bogota*. (F. M.)
(Au milieu la cuisine.)

chandises sont étalées jusqu'au bord du fleuve. Nous touchons enfin à Calamar, et le 2 novembre, nous arrivons à Barranquilla, finissant ainsi notre voyage sur le Magdalena.

Après avoir déposé nos bagages à la Pension Ingresa, nous allons voir MM. von Gunten et Meyerhans, qui nous reçoivent d'une manière charmante. Notre départ était fixé au 5 novembre et nous employons le peu de temps qui nous reste à faire nos derniers préparatifs et à emballer nos dernières récoltes.

Le 4 novembre au soir, toute la petite colonie suisse est réunie en notre honneur chez les MM. von Gunten et nous passons là une délicieuse soirée, la dernière de nos soirées en Colombie ! Le 5 au matin, nous partons pour Puerto Colombia où se trouve déjà la « Normandie » de la Compagnie transatlantique. A 1 heure, nous prenons congé de M. von Gunten, qui a bien voulu nous accompagner jusqu'au bateau, puis nous levons l'ancre et partons pour les côtes du Vénézuéla.

Nous passons en vue du delta du Magdalena, nous voyons de loin le massif imposant de la

Pendant cinq jours nous naviguons sur le fleuve, emportés rapidement par les hautes eaux. La chaleur est étouffante et très pénible pendant les haltes ; heureusement, les moustiques manquent presque complètement à l'appel ! Nous revoyons avec admiration cette végétation luxuriante dont nous avons déjà parlé, la superbe avifaune, si brillante et si variée, de même que ces bancs de sable où s'étalent les crocodiles à la gueule largement ouverte. Nous distinguons aussi de grandes tortues ou des iguanes parés des plus belles couleurs. Les villages si pittoresques que nous voyons sont pour la plupart entièrement sous l'eau, car la saison des pluies bat son plein. Les haltes que nous faisons pour reprendre du combustible sont si courtes que nous ne pouvons descendre à terre ; du reste les piles de bois sont alignées dans l'eau même. Le 29, nous touchons à Puerto-Berrio où, trois mois auparavant, nous étions descendus pour pénétrer dans les Andes centrales. Nous revoyons aussi Puerto Wilches, Bodega Central et Mangangue, qui est très animé, car c'est jour de marché et les

Sierra Nevada de Santa Marta et puis, peu à peu, les côtes de la Colombie s'effacent et disparaissent à nos yeux. En même temps nous nous sentons envahir par un profond sentiment de mélancolie à l'idée que nous quittons peut-être pour ne jamais le revoir, ce magnifique pays dont nous conserverons toujours un souvenir ineffaçable.

Le lendemain, nous sommes en vue des côtes du Vénézuéla et nous touchons à Puerto Cabello. Ce port se développe beaucoup depuis quelques années, malgré son climat très malsain et la fièvre jaune qui y règne à l'état presque endémique. C'est pour cela que les nombreux Européens qui ont leurs affaires en ville habitent au pied de la montagne, distante de quelques kilomètres. Les navires abordent à un quai fort bien aménagé, ce qui facilite le chargement et le déchargement des marchandises. A la fin de la matinée, on lève l'ancre sans que nous ayons pu descendre à terre et nous gagnons la pleine mer pour arriver le soir à La Guayra, port de Caracas, la capitale du Vénézuéla à laquelle il est relié par une voie ferrée. Nous passons la nuit dans la rade, et le matin seulement, après la visite du médecin, nous pouvons toucher à quai. Vu la peste qui régnait à Caracas, il est formellement interdit de descendre du navire, et l'on ne prend des passagers qu'après examen de certificats de vaccination anti-pesteuse.

La Guayra est une petite ville assez importante en tant que port de la capitale. Elle est située au pied des parois rocheuses et rougeâtres de la Silla de Caracas, montagne de 2500 m. de haut, qui domine directement la mer. La ville est bâtie en gradins sur le flanc de la montagne et on distingue vaguement des maisonnettes grisâtres à toits plats, ressemblant à des nids d'hirondelles appliqués contre les rochers. Dans cette ville règne une chaleur étouffante ; c'est d'ailleurs un des endroits les plus chauds de la côte ; ceci explique peut-être pourquoi la région est aussi aride ; c'est à peine si sur le flanc de la montagne on distingue par places une très maigre végétation.

Le 8 novembre, nous levons l'ancre et nous partons pour les Antilles françaises. La côte de l'Amérique du Sud s'éloigne rapidement, puis elle disparaît à l'horizon ; mais nous essayons encore de distinguer au loin le continent qui fuit et nous quittons définitivement et non sans regret les admirables tropiques de l'Amérique du Sud.

Toute la journée du 9 novembre, nous naviguons dans la mer des Caraïbes, et le soir, nous arrivons en vue des Petites Antilles. Ce sont d'abord quelques îlots à fleur d'eau ou de simples rochers qui émergent des flots, puis des îlots plus grands et enfin nous atteignons la Martinique. Nous abordons à Fort-de-France où nous devons renouveler notre provision de charbon avant d'entreprendre la traversée de l'Océan. A peine sommes-nous arrivés que nous assistons à nouveau, comme à San-Thomas, au défilé ininterrompu des négresses porteuses de charbon.

Le lendemain nous descendons à terre pour visiter rapidement la ville et ses environs immédiats ; en passant dans les rues, nous avons pu nous rendre compte que la réputation de beauté des Martiniquaises n'est pas usurpée. Fort-de-France est une petite ville assez propre, qui ne présente rien de bien particulier, sauf le marché couvert où se vendent une foule de fruits et de légumes tropicaux et des poissons variés. Sur une grande place, entre le port marchand et la ville, s'élève un monument à l'impératrice Joséphine environné de palmiers superbes. Le palais du gouverneur, au milieu de magnifiques jardins, est un peu en dehors de la ville, comme aussi de nombreuses et belles villas.

A 5 heures du soir le chargement de charbon (1000 tonnes) est terminé et nous continuons notre route en longeant la côte occidentale de la Martinique. A la tombée de la nuit, nous sommes en vue de la trop célèbre Montagne Pelée et de la malheureuse ville de Saint-Pierre, qui fut anéantie le 1^{er} novembre 1906. L'obscurité était trop profonde et nous ne pouvons pas même distinguer les ruines de l'ancienne capitale de l'île.

Au milieu de la nuit, nous arrivons à la Guadeloupe, à Basse-Terre, et le matin de bonne heure nous faisons notre dernière escale à Pointe-à-Pitre, où nous ne restons que quelques heures, sans

pouvoir aller à terre. L'île est moins accidentée que la Martinique et les montagnes y sont sensiblement moins élevées. A 11 heures, nous quittons la Guadeloupe, nous longeons encore quelques îles, puis nous gagnons la pleine mer. Peu à peu la terre disparaît et nous ne voyons plus que l'Océan infini, d'un bleu splendide.

Pendant onze jours, nous sommes en pleine mer et nous avons un temps superbe pendant toute la traversée. De nouveau recommencent ces longues journées où les seules occupations consistent à manger, boire et dormir et où l'on peut se distraire en regardant les animaux marins et en contemplant les effets de lumière sur l'Océan toujours bleu. Enfin le 21 novembre 1910, nous sommes en vue des côtes de France et nous arrivons à Saint-Nazaire, point terminus de notre voyage. A notre départ d'Europe, notre bateau portait un drapeau rouge, indiquant qu'il transportait des matières explosives, au retour on avait arboré le drapeau jaune, signe que nous venions de pays contaminés par la peste.

Nous voici donc de retour dans la vieille Europe civilisée. Nous sommes tout de suite frappés par l'absence d'horizons infinis ; le regard est arrêté par des clôtures et des limites, par des maisons et des villages. Nous nous retrouvons dans la vie civilisée avec tous ses avantages, mais malgré tout, nous ne pouvons nous empêcher de regretter ces pays immenses que nous venons de traverser, où la nature, livrée à elle-même, se présente dans toute sa magnificence aux yeux des voyageurs émerveillés.

