

CHAPITRE NEUVIÈME

LE SOIR DU 5 JUIN

Pendant que se construisait la maison de maître, Joam Garral s'était occupé aussi de l'aménagement des « communs », qui comprenaient la cuisine et les offices, dans lesquels les provisions de toutes sortes allaient être emmagasinées.

Au premier rang, il y avait un important stock des racines de cet arbrisseau, haut de six à dix pieds, qui produit le manioc, dont les habitants des contrées intertropicales font leur principale nourriture. Cette racine, semblable à un long radis noir, vient par touffes, comme les pommes de terre. Si elle n'est pas toxique dans les régions africaines, il est certain que, dans l'Amérique du Sud, elle contient un suc des plus nuisibles, qu'il faut préalablement chasser par la pression. Ce résultat obtenu, on réduit ces racines en une farine qui s'utilise de différentes façons, même sous la forme de tapioca, suivant le caprice des indigènes.

Aussi, à bord de la jangada, existait-il un véritable silo de cette utile production, qui était réservée à l'alimentation générale.

Quant aux conserves de viande, sans oublier tout un troupeau de moutons, nourris dans une étable spéciale, bâtie à l'avant, elles

consistaient surtout en une certaine quantité de ces jambons «presuntos» du pays, qui sont d'excellente qualité; mais on comptait aussi sur le fusil des jeunes gens et de quelques Indiens, bons chasseurs, auxquels le gibier ne manquerait pas-- et qui ne le manqueraient pas non plus--sur les îles ou dans les forêts riveraines de l'Amazone.

Le fleuve, d'ailleurs, devait largement fournir à la consommation quotidienne: crevettes, qu'on aurait le droit d'appeler écrevisses, «tambagus», le meilleur poisson de tout ce bassin, d'un goût plus fin que le saumon, auquel on l'a quelquefois comparé; «pira-rucus», aux écailles rouges, grands comme des esturgeons, qui, sous forme de salaisons, s'expédient en quantités considérables dans tout le Brésil; «candirus», dangereux à prendre, bons à manger; «piranhas» ou poissons-diables rayés de bandes rouges et longs de trente pouces; tortues grandes ou petites, qui se comptent par milliers et entrent pour une si grande part dans l'alimentation des indigènes, tous ces produits du fleuve devaient figurer tour à tour sur la table des maîtres et des serviteurs.

Donc, chaque jour, s'il se pouvait, chasse et pêche allaient être pratiquées d'une façon régulière.

Quant aux diverses boissons, il y avait une bonne provision de ce que le pays produisait de meilleur: «caysuma» ou «machachera» du

Haut et du Bas-Amazone, liquide agréable, de saveur acidulée, que distille la racine bouillie de manioc doux; «beiju» du Brésil, sorte d'eau-de-vie nationale, «chica» du Pérou, ce «mazato» de l'Ucayali, tirée des fruits bouillis, pressurés et fermentés du bananier; «guarana», espèce de pâte faite avec la double amande du «paullinia-sorbilis», une vraie tablette de chocolat pour la couleur, que l'on réduit en fine poudre, et qui, additionnée d'eau, donne un breuvage excellent.

Et ce n'était pas tout. Il y a dans ces contrées une espèce de vin violet foncé qui se tire du suc des palmiers «assais», et dont les Brésiliens apprécient fort le goût aromatique. Aussi s'en trouvait-il à bord un nombre respectable de frasques[6], qui seraient vides, sans doute, en arrivant au Para.

Et, en outre, le cellier spécial de la jangada faisait honneur à Benito, qui s'en était constitué l'ordonnateur en chef. Quelques centaines de bouteilles de Xérès, de Sétubal, de Porto, rappelaient des noms chers aux premiers conquérants de l'Amérique du Sud. De plus, le jeune sommelier avait encavé certaines dames-jeannes[7], remplies de cet excellent tafia, qui est une eau-de-vie de sucre, un peu plus accentuée au goût que le beiju national.

Quant au tabac, ce n'était point cette plante grossière dont se contentent le plus habituellement les indigènes du bassin de

l'Amazone. Il venait en droite ligne de Villa-Bella da Imperatriz, c'est-à-dire de la contrée où se récolte le tabac le plus estimé de toute l'Amérique centrale.

Ainsi était donc disposée à l'arrière de la jangada l'habitation principale avec ses annexes, cuisine, offices, celliers, le tout formant une partie réservée à la famille Garral et à leurs serviteurs personnels.

Vers la partie centrale, en abord, avaient été construits les baraquements destinés au logement des Indiens et des noirs. Ce personnel devait se trouver là dans les mêmes conditions qu'à la fazenda d'Iquitos, et de manière à pouvoir toujours manoeuvrer sous la direction du pilote. Mais, pour loger tout ce personnel, il fallait un certain nombre d'habitations, qui allaient donner à la jangada l'aspect d'un petit village en dérive. Et, en vérité, il allait être plus bâti et plus habité que bien des hameaux du Haut-Amazone.

Aux Indiens, Joam Garral avait réservé de véritables carbets, sortes de cahutes sans parois, dont le toit de feuillage était supporté par de légers baliveaux. L'air circulait librement à travers ces constructions ouvertes et balançait les hamacs suspendus à l'intérieur. Là, ces indigènes, parmi lesquels on comptait trois ou quatre familles au complet avec femmes et enfants, seraient logés comme ils le sont à terre.

Les noirs, eux, avaient retrouvé sur le train flottant leurs ajoupas habituels. Ils différaient des carbets en ce qu'ils étaient hermétiquement fermés sur leurs quatre faces, dont une seule donnait accès à l'intérieur de la case. Les Indiens, accoutumés à vivre au grand air, en pleine liberté, n'auraient pu s'habituer à cette sorte d'emprisonnement de l'ajoupa, qui convenait mieux à la vie des noirs.

Enfin, sur l'avant, s'élevaient de véritables docks contenant les marchandises que Joam Garral transportait à Bélem en même temps que le produit de ses forêts.

Là, dans ces vastes magasins, sous la direction de Benito, la riche cargaison avait trouvé place avec autant d'ordre que si elle eût été soigneusement arrimée dans la cale d'un navire.

En premier lieu, sept mille arrobes[8] de caoutchouc composaient la partie la plus précieuse de cette cargaison, puisque la livre de ce produit valait alors de trois à quatre francs. La jangada emportait aussi cinquante quintaux de salsepareille, cette smilacée qui forme une branche importante du commerce d'exportation dans tout le bassin de l'Amazone, et devient de plus en plus rare sur les rives du fleuve, tant les indigènes se montrent peu soigneux d'en respecter les tiges quand ils la récoltent. Fèves tonkins, connues au Brésil sous le nom de

«cumarus», et servant à faire certaines huiles essentielles; sassafras, dont on tire un baume précieux contre les blessures, ballots de plantes tinctoriales, caisses de diverses gommés, et une certaine quantité de bois précieux complétaient cette cargaison, d'une défaite lucrative et facile dans les provinces du Para.

Peut-être s'étonnera-t-on que le nombre des Indiens et des noirs embarqués eût été limité seulement à ce qu'exigeait la manoeuvre de la jangada. N'y avait-il pas lieu d'en emmener un plus grand nombre, en prévision d'une attaque possible des tribus riveraines de l'Amazone?

C'eût été inutile. Ces indigènes de l'Amérique centrale ne sont point à redouter, et les temps sont bien changés où il fallait sérieusement se prémunir contre leurs agressions. Les Indiens des rives appartiennent à des tribus paisibles, et les plus farouches se sont retirés devant la civilisation, qui se propage peu à peu le long du fleuve et de ses affluents. Des nègres déserteurs, des échappés des colonies pénitentiaires du Brésil, de l'Angleterre, de la Hollande ou de la France, seraient seuls à craindre. Mais ces fugitifs ne sont qu'en petit nombre; ils n'errent que par groupes isolés, à travers les forêts ou les savanes, et la jandaga était en mesure de repousser toute attaque de la part de ces coureurs de bois.

En outre, il y a de nombreux postes sur l'Amazone, des villes, des villages, des Missions en grand nombre. Ce n'est plus un désert que traverse l'immense cours d'eau, c'est un bassin qui se colonise de jour en jour. De cette sorte de danger il n'y avait donc pas à tenir compte. Aucune agression n'était à prévoir.

Pour achever de décrire la jangada, il ne reste plus à parler que de deux ou trois constructions de nature bien différente, qui achevaient de lui donner un très pittoresque aspect.

À l'avant s'élevait la case du pilote. On dit à l'avant, et non à l'arrière, où se trouve habituellement la place du timonier. En effet, dans ces conditions de navigation, il n'y avait pas à faire usage d'un gouvernail. De longs avirons n'auraient eu aucune action sur un train de cette longueur, quand même ils eussent été manoeuvrés par cent bras vigoureux. C'était latéralement, au moyen de longues gaffes ou d'arc-boutants, appuyés sur le fond du lit, qu'on maintenait la jangada dans le courant, ou qu'on redressait sa direction, lorsqu'elle s'en écartait. Par ce moyen, elle pouvait s'approcher d'une rive ou de l'autre, quand il s'agissait de faire halte pour un motif quelconque. Trois ou quatre ubas, deux pirogues avec leur grément, étaient à bord et permettaient de communiquer facilement avec les berges. Le rôle du pilote se bornait donc à reconnaître les passes du fleuve, les déviations du courant, les remous qu'il convenait d'éviter, les anses ou criques qui présentaient un mouillage favorable, et, pour ce faire, sa

place était et devait être à l'avant.

Si le pilote était le directeur matériel de cette immense machine --ne peut-on justement employer cette expression?--un autre personnage en allait être le directeur spirituel: c'était le padre Passanha, qui desservait la Mission d'Iquitos.

Une famille aussi religieuse que la famille Joam Garral avait dû saisir avec empressement cette occasion d'emmener avec elle un vieux prêtre qu'elle vénérait.

Le padre Passanha, âgé alors de soixante-dix ans, était un homme de bien, tout empreint de la ferveur évangélique, un être charitable et bon, et, au milieu de ces contrées où les représentants de la religion ne donnent pas toujours l'exemple des vertus, il apparaissait comme le type accompli de ces grands missionnaires, qui ont tant fait pour la civilisation au milieu des régions les plus sauvages du monde.

Depuis cinquante ans, le padre Passanha vivait à Iquitos, dans la Mission dont il était le chef. Il était aimé de tous et méritait de l'être. La famille Garral l'avait en grande estime. C'était lui qui avait marié la fille du fermier Magalhaës et le jeune commis recueilli à la fazenda. Il avait vu naître leurs enfants, il les avait baptisés, instruits, et il espérait bien leur donner, à eux aussi, la bénédiction nuptiale.

L'âge du padre Passanha ne lui permettait plus d'exercer son laborieux ministère. L'heure de la retraite avait sonné pour lui. Il venait d'être remplacé à Iquitos par un missionnaire plus jeune, et il se disposait à retourner au Para, pour y finir ses jours dans un de ces couvents qui sont réservés aux vieux serviteurs de Dieu.

Quelle occasion meilleure pouvait lui être offerte que de descendre le fleuve avec cette famille qui était comme la sienne? On le lui avait proposé, il avait accepté d'être du voyage, et, arrivé à Bélem, c'était à lui qu'il serait réservé de marier ce jeune couple, Minha et Manoel.

Mais, si le padre Passanha, pendant le cours du voyage, devait s'asseoir à la table de la famille, Joam Garral avait voulu lui faire construire une habitation à part, et Dieu sait avec quel soin Yaquita et sa fille s'étaient ingéniées à la rendre confortable! Certes, le bon vieux prêtre n'avait jamais été aussi bien logé dans son modeste presbytère.

Toutefois, le presbytère ne pouvait suffire au padre Passanha. Il lui fallait aussi la chapelle.

La chapelle avait donc été édiflée au centre même de la jangada, et un petit clocher la surmontait.

Elle était bien étroite, sans doute, et n'eût pu contenir tout le personnel du bord; mais elle était richement ornée, et, si Joam Garral retrouvait sa propre habitation sur ce train flottant, le padre Passanha n'avait pas, non plus, à y regretter sa pauvre église d'Iquitos.

Tel était donc ce merveilleux appareil, qui allait descendre tout le cours de l'Amazone. Il était là, sur la grève attendant que le fleuve vînt lui-même le soulever. Or, d'après les calculs et observations de la crue, cela ne pouvait plus tarder.

Tout était prêt à la date du 5 juin.

Le pilote, arrivé de la veille, était un homme de cinquante ans, très entendu aux choses de son métier, mais aimant quelque peu à boire. Quoi qu'il en soit, Joam Garral en faisait grand cas, et, à plusieurs reprises, il l'avait employé à conduire des trains de bois à Bélem, sans avoir jamais eu à s'en repentir.

Il faut d'ailleurs ajouter qu'Araujo,--c'était son nom--, n'y voyait jamais mieux que lorsque quelques verres de ce rude tafia, tiré du jus de la canne à sucre, lui éclaircissaient la vue. Aussi ne naviguait-il point sans une certaine dame-jeanne emplie de cette liqueur, à laquelle il faisait une cour assidue.

La crue du fleuve s'était manifestée sensiblement déjà depuis plusieurs jours. D'instant en instant, le niveau du fleuve s'élevait, et, pendant les quarante-huit heures qui précédèrent le maximum, les eaux se gonflèrent suffisamment pour couvrir la grève de la fazenda, mais pas encore assez pour soulever le train de bois.

Bien que le mouvement fût assuré, qu'il n'y eût pas d'erreur possible sur la hauteur que la crue devait atteindre au-dessus de l'étiage, l'heure psychologique ne serait pas sans donner quelque émotion à tous les intéressés. En effet, que, par une cause inexplicable, les eaux de l'Amazone ne s'élevassent pas assez pour déterminer la flottaison de la jangada, et tout cet énorme travail eût été à refaire. Mais, comme la décroissance de la crue se serait rapidement prononcée, il aurait fallu de longs mois pour se retrouver dans des conditions identiques.

Donc, le 5 juin, vers le soir, les futurs passagers de la jangada étaient réunis sur un plateau, qui dominait la grève d'une centaine de pieds, et tous attendaient l'heure avec une sorte d'anxiété bien compréhensible. Là se trouvaient Yaquita, sa fille, Manoel Valdez, le padre Passanha, Benito, Lina, Fragoso, Cybèle et quelques-uns des serviteurs indiens ou noirs de la fazenda.

Fragoso ne pouvait tenir en place; il allait, il venait, il descendait la berge, il remontait au plateau, il notait des points

de repère et poussait des hurrahs, lorsque l'eau gonflée venait de les atteindre.

«Il flottera, il flottera, s'écria-t-il, le train qui doit nous emporter à Bélem! Il flottera, quand toutes les cataractes du ciel devraient s'ouvrir pour gonfler l'Amazone!»

Joam Garral, lui, était sur le radeau avec le pilote et une nombreuse équipe. À lui appartenait de prendre toutes les mesures nécessaires au moment de l'opération. La jangada, d'ailleurs, était bien amarrée à la rive avec de solides câbles, et elle ne pouvait être entraînée par le courant, quand elle viendrait à flotter.

Toute une tribu de cent cinquante à deux cents Indiens des environs d'Iquitos, sans compter la population du village, était venue assister à cet intéressant spectacle.

On regardait, et il se faisait un silence presque complet dans cette foule impressionnée.

Vers cinq heures du soir, l'eau avait atteint un niveau supérieur à celui de la veille, --plus d'un pied--, et la grève disparaissait déjà tout entière sous la nappe liquide.

Un certain frémissement se propagea à travers les ais de l'énorme

charpente, mais il s'en fallait encore de quelques pouces qu'elle ne fût entièrement soulevée et détachée du fond.

Pendant une heure, ces frémissements s'accrurent. Les madriers craquaient de toutes parts. Un travail se faisait, qui arrachait peu à peu les troncs de leur lit de sable.

Vers six heures et demie, des cris de joie éclatèrent. La jangada flottait enfin, et le courant l'entraînait vers le milieu du fleuve; mais, au rappel de ses amarres, elle vint tranquillement se ranger près de la rive, à l'instant où le padre Passanha la bénissait, comme il est béni un bâtiment de mer, dont les destinées sont entre les mains de Dieu!