

aussi fidèles que possible, sur les hommes et sur les choses d'Amérique. S'il leur trouve quelques défauts, il voudra bien les pardonner et n'en accuser que la méthode complexe et hâtive du journalisme contemporain.

S. L.

## Instantanés d'Amérique

CARLOS PEREZ MALDONADO  
MONTERREY, MEXICO.

### CHAPITRE I

#### L'ENTRÉE DE NEW-YORK

Aussi loin que mon regard s'étend, je n'aperçois que des reporters et des photographes. — Pas de vue panoramique, mais une leçon de rapidité journalistique. — Premières déclarations sensationnelles d'un interviewé qui n'a rien dit.

On m'avait dit avant de partir :

— Surtout, ne manquez pas l'entrée de New-York : c'est une des plus belles choses du monde !...

Cependant, j'ai manqué l'entrée de New-York, j'ai manqué une des plus belles choses du monde...

La *Lorraine* avait, en pleine nuit, jeté l'ancre à l'entrée de la rade et, dès l'aube, j'étais debout, lançant un coup d'œil anxieux à travers le hublot de la cabine.



Il faisait un temps merveilleux, le temps qu'il fait souvent en février à New-York. Un soleil d'or étincelait en haut d'un ciel d'azur et éclaboussait de ses rayons lumineux la neige qui recouvrait les collines boisées de Long-Island ainsi que la glace qui cachait les eaux profondes de la rade. En face de moi, dans la tiédeur de cette matinée hivernale, dormait le clocher d'une église toute proche sur la côte; à mes pieds, fendait la couche de glace, des cargo-boats énormes glissaient avec la légèreté de bateaux-mouches; et au loin, très au loin, quand je penchais la tête, j'apercevais les cimes des tours géantes de New-York.

Déjà, je m'élançais sur le pont pour imprégner mes yeux, mon cerveau, ma mémoire du spectacle que je sentais là, près de moi, quand un sifflet strident déchira l'air et un remous se produisit à bâbord de la *Lorraine*. Je me penchai par-dessus les bastingages et aperçus simplement un cutter, un petit cutter, accroché aux flancs du transatlantique. Mais ce cutter regorgeait

d'hommes en chapeau melon et chacun de ces hommes portait à la main un kodak.

— Voilà les reporters, fit une voix derrière moi.

C'étaient les reporters en effet. Ils montaient à l'assaut de la *Lorraine* par vingt ouvertures différentes. Ils envahissaient le salon, débordaient dans les couloirs, assiégeaient les cabines.

— M<sup>me</sup> Clarke, où est M<sup>me</sup> Clarke? demandait l'un.

— Les automobilistes, où sont les automobilistes? clamaient les autres.

M<sup>me</sup> Clarke était la femme d'un sénateur de Montana; quant aux automobilistes, c'étaient ceux de la course New-York-Paris autour du globe. M<sup>me</sup> Clarke est bientôt trouvée et les automobilistes sont vite découverts. On demande à M<sup>me</sup> Clarke des nouvelles de sa santé et aux automobilistes des nouvelles de leurs machines.

Parmi les chauffeurs se trouve le fameux capitaine Hansen, qui doit faire partie de l'équipe de la voiture française de Dion. La



renommée de Hansen, courant le long des câbles, a déjà franchi l'Océan : on a raconté qu'il avait exploré le pôle Nord, parcouru la Sibérie, villégiaturé dans le Turkestan et chassé en Perse. C'est une proie admirable pour les interviewers qui l'attaquent en bataillons serrés et le cernent dans un coin du salon de la *Lorraine*. Deux reporters, l'un vieux, maigre, portant lunettes, l'autre jeune, gros, réjoui, sont en train de le dépecer.

— Voyons, interroge le vieux, combien de fois avez-vous fait face à la mort? *How many times have you faced death?*

— Racontez-moi, ordonne le jeune, vos plus frissonnantes aventures. *What are your most thrilling tales?*

Et Hansen d'entamer l'histoire très frissonnante d'une chasse à l'ours...

Moi-même qui n'ai certes ni l'importance d'une femme de sénateur américain ni celle d'un capitaine norvégien d'automobile, je suis rapidement le point de mire de la canonnade journalistique. Quatre reporters, dix

reporters m'entourent, block-note et crayon en main, et à tour de rôle, ils me demandent :

— *What are your impressions?* Quelles sont vos impressions?

Des impressions, comment aurai-je eu le temps d'en avoir? Si seulement on me laissait sortir sur le deck et regarder le pont de Brooklyn dont j'entr'aperçois les câbles d'acier ou la statue de la Liberté, dont je devine le bras majestueux, à travers les fenêtres du salon de la *Lorraine*, peut-être bien que j'en aurais des impressions... Mais les reporters américains ont cette qualité qui gagne les batailles : l'endurance. Leur obstination est une des choses les plus extraordinaires de la terre. Je m'en aperçus pendant ces trois quarts d'heure où, tour à tour ils me demandèrent :

— Croyez-vous à la guerre avec le Japon?

— Quel est le nom de jeune fille de votre femme?

— Que pense-t-on en Europe de notre crise?

— A quel hôtel descendez-vous?



— Avez-vous déjà vu le président Roosevelt?

— Les femmes parisiennes ont-elles plus de chic que les américaines ?

— M. Clemenceau restera-t-il longtemps au pouvoir ?

La *Lorraine* était à quai qu'on me demandait encore mon opinion sur le Maroc et les douaniers tâtaient déjà un à un mes habits, dans le pêle-mêle de mes valises ouvertes, qu'on me questionnait toujours sur le discours de M. Delcassé à la Chambre.

Enfin, je sortis de la *Lorraine*, je sortis du hangar qui sert de gare à nos paquebots transatlantiques, je sortis des mains des douaniers, des pourboires des commissionnaires, des interrogatoires des reporters et foulai aux pieds la première neige de la première rue de New-York. Je hélai une automobile et m'engouffrai dedans avec mes bagages. Mais avant que la portière se fût refermée sur moi, un homme en chapeau de soie s'était approché et impérieusement aimable :

— Veuillez regarder là, fit-il, à droite... Et ne bougez plus...

Je regardai et ne vis rien. Mais l'homme en chapeau de soie souriait satisfait :

— Là, c'est ça !... *All right!*

Enfin, il daigna expliquer :

— C'était votre photographie, monsieur, que je voulais prendre pour l'*Evening Telegram*.

Et quand, quelques quarts d'heure plus tard, je débarquai devant la porte de mon hôtel, j'aperçus une feuille rose que des crieurs brandissaient : c'était l'*Evening Telegram* contenant ma photographie et mon interview en une colonne. La photographie était assez fidèle; l'interview l'était moins; on m'y faisait en effet, tenir un langage sensationnel sur la question des municipalités américaines que j'ignorais totalement et sur la crise financière que j'étais venu étudier.

C'est ainsi que je manquai l'entrée de New-York, mais que j'appris à connaître la merveilleuse rapidité des journaux américains.



## CHAPITRE II

### BABEL

A travers la ville géante. — Quelques réflexions philosophiques sur le pont de Brooklyn. — Une formule mathématique de progrès. — L'Amérique de 1908 est plus avancée que ne le sera la France de 1920.

Je ne puis pourtant me plaindre de n'avoir pas vu New-York; j'ai vu New-York.

Des maisons qui sont des tours de Babel et luttent entre elles à qui dressera le plus haut la tête; des maisons à trente, quarante étages qui semblent comme un défi monstrueux jeté au ciel par l'orgueil de toute une race.

Dans ces maisons, des ascenseurs qui vont,



viennent, bifurquent, s'entre-croisent, sont rapides ou omnibus, directs ou avec embranchements, comme un réseau de chemin de fer qu'on aurait brusquement soulevé de terre et dressé verticalement dans les airs.

Des rues tracées au cordeau et numérotées comme dans une table enfantine, si bien que l'étranger peut se guider seul, les yeux fermés.

Dans ces rues, des voitures de toute sorte, de tout âge et de tout pays : de vieilles calèches moyenageuses, des coupés ultra-modernes, des automobiles de 1890 et de 1920, des cabs anglais, des troïkas sibériennes, des traîneaux russes.

Une activité qui impressionne, parce qu'elle est silencieuse. On ne la voit point apparaître à la surface du sol, mais on la sent qui vibre sous terre avec ce prodigieux *subway* ou qui mugit au-dessus des têtes avec ces fantastiques chemins de fer

aériens. On la sent surtout qui gronde derrière la façade immobile de tous ces palais de marbre ou de fer, où des milliers d'êtres humains glissent, courent, téléphonent, câblent, dictent, phonographient, sténographient, télégraphient, dactylographient, sans que vous entendiez jamais un cri, un rire, un heurt, quelque chose qui ne soit pas un effort du cerveau ou un halètement de la pensée.

Des gens qui vont d'un pas alerte et affairé, les yeux fixés droit devant eux, comme courant sans cesse après un but invisible; des gens indifférents à toutes les excentricités, et rebelles à toutes les flâneries; des gens qui ont le génie de l'infiltration... J'ai vu déferler des gares de chemin de fer aérien, le soir, les plus gigantesques vagues humaines de ma vie, et j'ai regardé s'écouler, le matin, dans le Métropolitain les plus énormes cohues du monde : cependant je n'ai jamais aperçu une bousculade. Bousculer, c'est perdre du temps. Chacun avance, fonce,



biaise, tourne et passe. Il passe toujours, quand même. Il entre quand on le croit encore loin; il sort quand on croit qu'il entre.

Avec cela, des contradictions étranges, des petitesse risibles à côté de grandeurs étonnantes, des incommodités ridicules à côté d'un outillage merveilleux, des complications enfantines à côté de facilités géniales; point de ville au monde, par exemple, où les chauffeurs et cochers respectent mieux la vie du passant et point de pays au monde, pourtant, où les compagnies de chemins de fer fassent meilleur marché de la vie des voyageurs; point de municipalité qui ait organisé un service d'eau aussi admirable et point de municipalité qui tolère un service de voirie aussi défectueux; point de société où il soit plus facile à une femme de gagner sa vie et point de société où il lui soit plus difficile de fumer une cigarette; point d'hôtels sur la terre qui contiennent un pareil raffinement de confort, depuis la boîte à lettres devant chaque porte jusqu'au téléphone dans chaque chambre, et pourtant point

d'hôtels sur terre où il soit plus difficile de faire cirer ses chaussures; point de cité commerciale où le trafic des banques soit plus étendu, plus répandu, plus accrédité, et cependant mieux vaut parfois entreprendre le voyage de la Mecque que d'essayer de se faire ouvrir un compte.

De la clarté, de la lumière, de la rapidité, de l'énergie — oh! de l'énergie surtout, sous toutes les formes et sous toutes les faces, de l'énergie dans les regards et derrière les murs, dans les gestes et jusque sous la matière.

Telle m'est apparue cette ville étrange et fascinante, formidable et accaparante, qu'on dirait jaillie en un jour de rut, du cerveau monstrueux de quelque Sémiramis.

\* \* \*

Il y a, naturellement, dans cette Babel, une



tour plus colossale que les autres, il y a un morceau de fer ou de granit qui sert de pierre de touche à toute la construction : ce spécimen énorme d'un assemblage d'énormités, c'est le pont de Brooklyn, le pont de Brooklyn que j'ai vu hier, que je suis allé voir encore aujourd'hui et que je retournerai voir demain.

Au fond, ce pont de Brooklyn qui est la fierté de New-York en est aussi le symbole.

L'allée des piétons, étroite et mince, passe au milieu. A droite et à gauche, il y a d'abord deux lignes de chemin de fer, où des trains glissent avec fracas, faisant tantôt mugir la carcasse de fer au-dessus de votre tête, et tantôt trembler le tablier du pont sous vos pas. Puis, il y a encore, des deux côtés, deux lignes de tramways, où des *cars* courent à l'infini, pressés, serrés les uns contre les autres, tels les anneaux d'un serpent qui se contractent et s'écartent. Puis, il y a aussi les deux voies où la file de voitures, de charrettes, d'automobiles s'étend à perte de vue.

Enfin, sur vous se dressent de gigantesques câbles d'acier, qui, comme les cordages d'un navire, barrent le ciel d'un geste de menace, et, sous vous, le fleuve coule rapide, encombré de milliers de chalands chargés de trains, de milliers de ferry-boats bondés de wagons de marchandises, tandis que, au loin, se profilent les transatlantiques monstrueux et les *sky-scrapers* (1) formidables...

Si bien que, dans l'allée du milieu du pont de Brooklyn, la pauvre machine humaine, emprisonnée parmi toutes ces machines de fer qui hurlent, qui gémissent, qui courent, qui se croisent, semble une chose infiniment chétive et mesquine, un humble atome que viendraient frôler des monstres, une molécule infinitésimale que viendraient enserrer des pyramides...

(1) Mot à mot : gratte-ciel. C'est ainsi que les Américains appellent leurs maisons de trente ou quarante étages.



\* \* \*

Il explique, d'ailleurs, admirablement, ce pont, en quoi consiste la force du génie américain et en quoi cette force est supérieure à celle des autres pays.

Eût-on eu à construire un pont pareil en France, on s'y serait pris à trois ou quatre reprises. On eût dit : « Commençons par faire une passerelle pour piétons... » Puis, dix ans plus tard, on se serait demandé : « Tiens, si nous ajoutions deux bas-côtés pour permettre aux voitures de traverser... » Et, vingt ans après, on eût réfléchi : « Maintenant, l'heure est venue d'élargir pour mettre un chemin de fer... »

Les Américains, eux, quand ils ont conçu leur pont, l'ont conçu immédiatement avec l'allée des piétons, avec la double voie ferrée et avec les deux bas-côtés pour voitures.

Cela pourrait se traduire par une formule mathématique. En France, quand il y a *ZERO*, on met cinquante ans à obtenir

*VINGT*; par quatre additions successives :  $5 + 5 + 5 + 5 = 20$ . Aux États-Unis, on obtient *QUARANTE*, en dix ans, par le procédé suivant :  $0 + 40 = 40$ .

\* \* \*

J'en pourrais citer mille exemples...

Quand la municipalité de New-York se mit en tête d'avoir un chemin de fer électrique souterrain, elle ne se dit pas : « Contentons-nous de creuser un tube dans le sol, nous verrons plus tard pour l'aération, pour les gens et pour la longueur des trains. » Non, elle fit immédiatement un Métropolitain avec quatre voies — deux pour les express, deux pour les omnibus — avec des gares ayant chacune quatre ou cinq sorties, avec de larges ouvertures permettant à tous de respirer largement, avec des trains n'ayant jamais moins de huit wagons et se succédant de deux en deux minutes... Enfin, quoi ! une merveille de Métropolitain.

Quand les avocats de New-York décidèrent



de se former en association et d'avoir un local à eux, ils ne se dirent pas : « Prenons toujours un pied-à-terre; nous verrons plus tard à louer un appartement, puis à acheter un terrain pour construire un édifice, qu'on agrandira au fur et à mesure... » Non, ils ont immédiatement érigé, dans le quartier le plus luxueux de New-York, une merveille d'hôtel, qui pourrait contenir sans inconvénient trois fois plus de membres, avec une merveille de bibliothèque, qui pourrait renfermer aisément trois fois plus de volumes.

Quand les ingénieurs des Etats-Unis décidèrent de se grouper et d'avoir un siège central, ils ne se dirent pas : « Nous pourrions toujours commencer par donner chaque année un petit banquet de cinq francs par tête, puis nous verrions ensuite à choisir un local dans une maison bon marché... » Non, ils s'adressèrent simplement à M. Carnegie, et M. Carnegie leur donna cinq millions pour ériger un palais de marbre, où ils ont une salle de conférence grande comme celle de notre Opéra.

Quand on a construit le Bellevue Hospital — cela remonte à 1847 — on ne s'est pas dit : « Une baraque en planches fera bien pour le moment... Nous verrons plus tard. » Non, on a immédiatement construit quatre immenses corps de bâtiments, vastes, aérés, solides, qui suffisent aujourd'hui à abriter tous les cas de maladie contagieuse de l'énorme ville et qui — écoutez bien ceci — sont supérieurs comme confort, comme salubrité, comme aménagement, à des hôpitaux de Paris n'ayant que vingt ans d'âge.

Et presque tout va ainsi. L'Amérique de 1875, ce qui est déjà triste, est supérieure en une infinité de points à la France de 1895, et l'Amérique de 1908, ce qui est pire, est plus avancée que ne le sera la France de 1920.