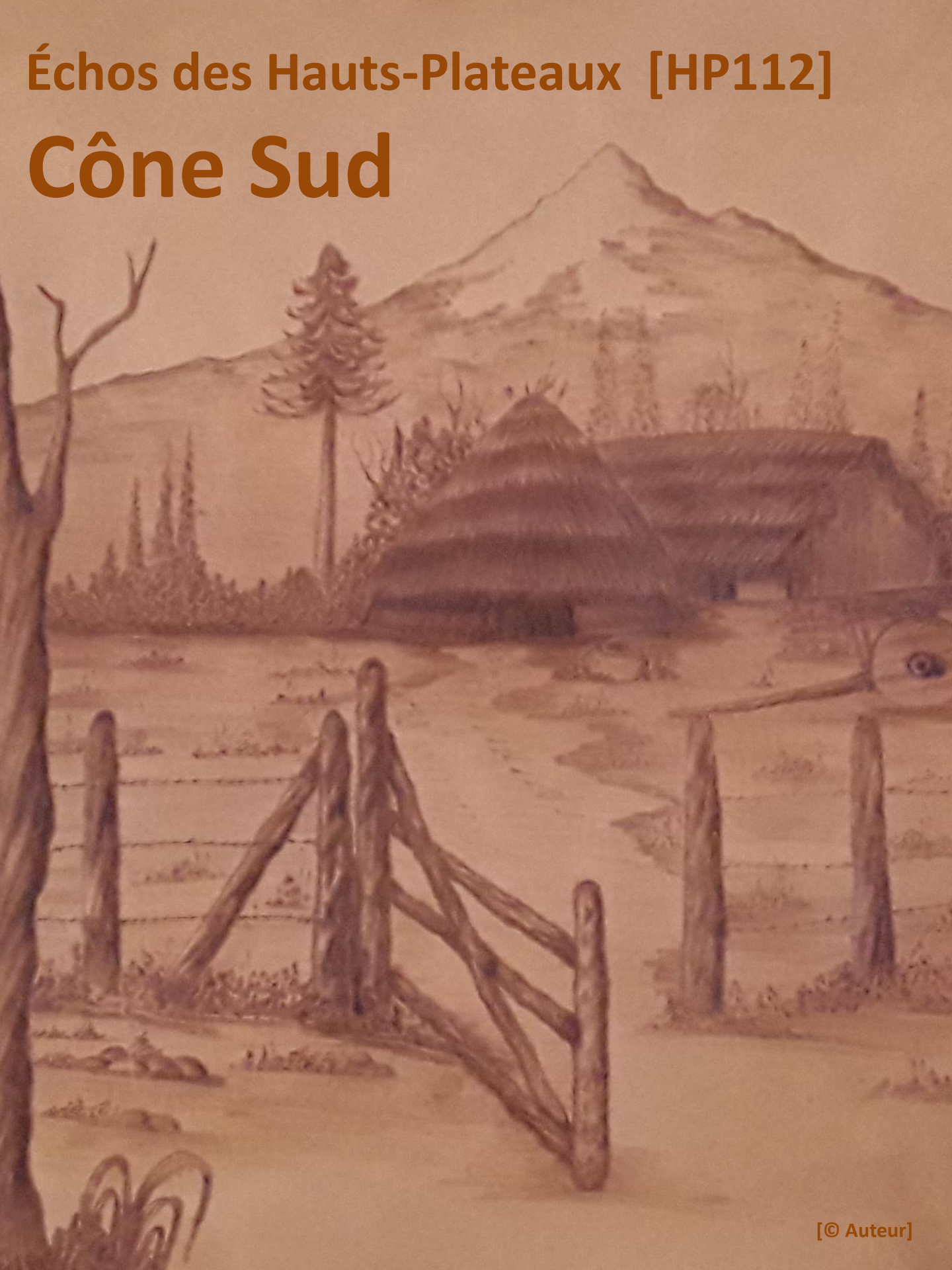
Échos des Hauts-Plateaux [HP112]

Cône Sud



[© Auteur]

© Échos des Hauts-Plateaux – Avril 2024

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

Échos des Hauts-Plateaux [HP112]

Cône Sud

Al Nath

Dans cette partie-là du monde, le Soleil gravite vers le Nord dans sa course dans le ciel. Tant pis pour ceux qui l'auraient oublié en débarquant à l'aéroport international d'Ezeiza: ils croiront rouler vers le Sud en rejoignant le centre de Buenos Aires ... alors qu'en fait ils vont dans la direction opposée. Et tous leurs repères risquent d'être faussés par la suite.

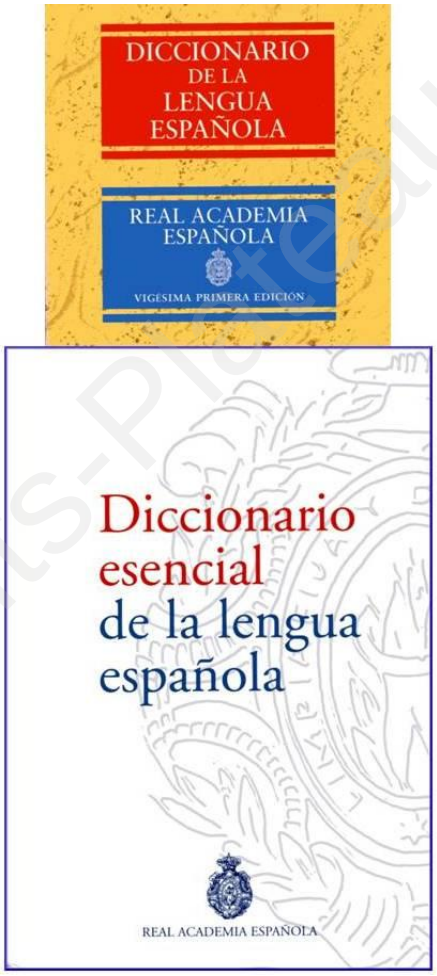
Le personnage du présent article est un vieux routier de ce qu'on appelle le Cône Sud. Des années en arrière, il a connu un aéroport de la capitale argentine bien moins glorieux. Il l'a fréquenté en toutes saisons, quelquefois en escale vers plus au Sud, la Patagonie, ou plus à l'Ouest, vers l'autre rive du continent, la côte chilienne de l'Océan Pacifique.

Aujourd'hui, Buenos Aires est sa base vers des destinations qu'il souhaite voir ou revoir. Notre homme parle couramment l'espagnol et pratique même les particularités régionales de la langue, car le castillan n'est pas exactement le même dans la péninsule ibérique et dans les divers pays de l'Amérique Latine.

Cela donne parfois lieu à d'amusants quiproquos qui brisent la glace et qui peuvent devenir des sujets de conversations animées. Contrairement à notre français régi par une académie parisienne, on compte plus d'une vingtaine d'*Academias de la Lengua Española*.

Lorsqu'il met le pied sur le sol argentin, notre homme est donc tout à fait à l'aise, heureux de s'y retrouver avec le but de visiter quelques sites, certains nouveaux pour lui, dans le continent andin. L'agence de voyages a aussi bien fait les choses: muni d'un grand panneau à son nom, un chauffeur souriant l'attend à la sortie de la salle de récupération des bagages de l'aéroport.

Il s'installe à l'avant du véhicule et devise avec son convoyeur qu'il a mis en confiance. Ici, on ne se préoccupe pas des accents. Chacun en a un, comme aux États-Unis, et on n'est pas jugé en fonction de cela.



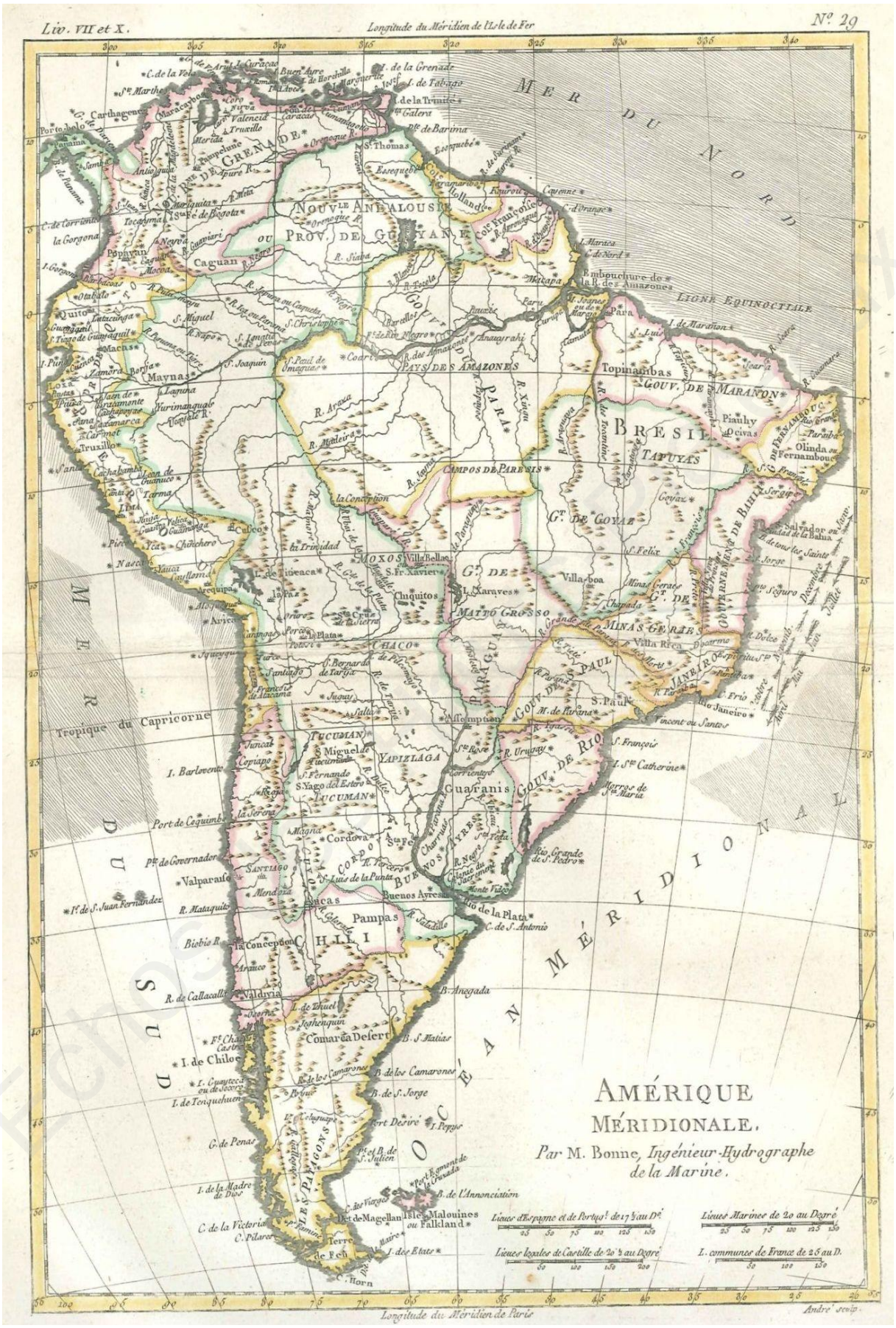
Ces dictionnaires[1] de référence publiés par l'Académie Royale Espagnole relèvent aussi des académies de la plupart des pays de la zone hispanique: Colombie, Équateur, Mexique, Salvador, Vénézuéla, Chili, Pérou, Guatémala, Costa Rica, Philippines, Panama, Cuba, Paraguay, Bolivie, Rép. Dominicaine, Nicaragua, Argentine, Uruguay, Honduras, Porto Rico, Amérique du Nord (pour reprendre l'ordre cité dans les dictionnaires eux-mêmes).

[Toutes les illustrations de cet article sont du domaine public, sauf mention différente]

[1] Deux volumes couvrant xxxviii + 2134 pages (13cm x 19cm) pour celui du haut, et un volume de xxxii + 1632 pp. (16cm x 23cm) pour celui du bas.

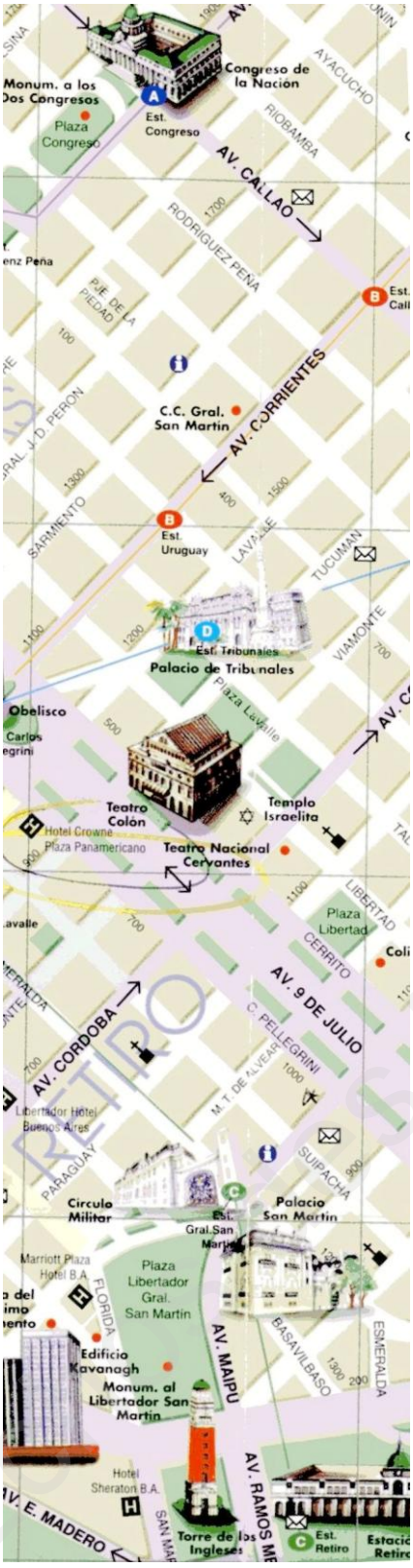
© Échos des Hauts-Plateaux – Avril 2024

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf



Le "cône" sud-américain apparaît dans sa variété de territoires sur cette carte du 18e siècle.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf



La conversation dérive même sur l'évolution politique depuis son dernier passage. Le chauffeur se révèle être un ancien militaire, désabusé: *Dans ce pays, on juge les militaires, mais les terroristes restent libres*, lâche-t-il avec amertume.

Avec prudence, le visiteur reste en dehors de ces affaires internes.

"Tout le monde sait que Buenos-Ayres est une très grande ville. Malgré cela, chaque voyageur qui l'approche est étonné par son étendue, son mouvement, sa puissance, sa vitalité. C'est là son caractère essentiel. Pour le reste, aucun style, aucune grâce de la nature. Sur une terre plate et nue au bord de l'estuaire limoneux du Rio de la Plata, large comme un bras de mer, des hommes, en cinquante ans, se sont entassés par millions. Ils ont bâti en hâte sans souci de l'harmonie, de l'unité. Toutes les races du monde sont venues se fondre en ce creuset. Les linéaments humains sont plus plastiques et s'amalgament mieux et plus vite que les pierres. Si la foule de l'immense métropole a pris un caractère national commun, les maisons, les rues sont restées sans visage.
La monotonie du sol se répercute dans le plan de la ville. À la manière des États-Unis du Nord, c'est un damier divisé en cellules égales.
Mais qu'importe ces *cuadras* à angle droit, qu'importe le mélange des gratte-ciel de vingt étages, des hôtels particuliers qui rappellent ceux de la plaine Monceau, des lourdes maisons ornées de stuc, des cottages à l'anglaise! Entre leurs façades et dans leurs murs court un torrent humain, bouillonne un peuple neuf, fermente un incalculable avenir. Le port fourmille de bateaux, les usines fument, les magasins offrent aux passants leurs devantures par milliers, les automobiles embouteillent les voies trop étroites pour leur nombre stupéfiant. Aucune trace d'exotisme, aucun reflet de son origine ne subsiste dans l'ancienne vice-royauté espagnole. Rasées les vieilles demeures de style colonial. Démolis les *conventillos*. Buenos-Ayres a la figure de toutes les villes sans histoire dont la jeune énergie suffit à elle-même et remplace le passé. Elle a emprunté ses traits à toutes les capitales, si bien que dans cette ville située à douze mille kilomètres de Paris et de New York, le Parisien et l'Américain du Nord n'éprouvent qu'une surprise: celle de ne pas en avoir."

[Extrait de *Mermoz*, par Joseph Kessel, 1938, Éd. Gallimard, Paris]

Le trafic vers le centre de la ville est dense, mais fluide. L'arrivée en matinée après un vol de nuit en classe Affaires permet de profiter de la journée en étant bien reposé. Le décalage horaire n'est que de quatre heures. Le temps est superbe, la lumière est belle avec une pollution modérée grâce à une brise océanique qui maintient aussi une température agréable en cette toute fin d'été austral.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

À l'hôtel, on lui apprend qu'un agent local passera après le déjeuner avec les documents nécessaires à son voyage. Une voiture avec chauffeur sera même mise à sa disposition s'il veut se rendre dans différents sites de la capitale.

Il prend le temps de s'installer dans la suite réservée à son nom, de se doucher et de se changer. Puis, après quelques emplettes pratiques, il se dirige vers le *Florida Garden*, son restaurant habituel dans cette ville, pour un repas léger.

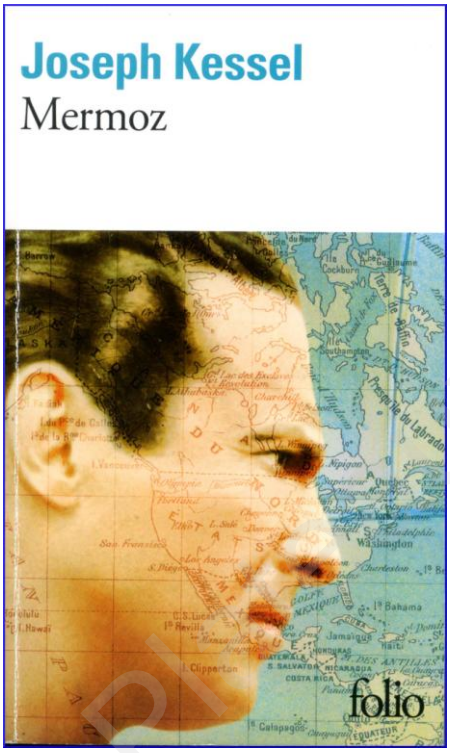
Près de là, au-dessus des *Galerias Güemes*, se trouvait le logement de Jean Mermoz et d'autres pionniers de l'Aéropostale, à peine un demi-siècle en arrière[2]. Les bureaux de la compagnie étaient plus loin, sur *Reconquista*, à quelques *cuadras*[3].

Les progrès faits en quelques décennies pour rapprocher les continents par la voie aérienne[4] furent impressionnants. Notre voyageur s'en est lui-même aperçu. Ses premiers vols nécessitaient plusieurs escales dont une en ce coin d'Afrique qu'est le Sénégal avant le grand saut par dessus l'Océan Atlantique.

Souvent les vents contraires imposaient une autre escale pour refaire le plein de kérosène en cette avancée orientale du Brésil qu'est la région de Recife. D'autres arrêts sur le continent étaient motivés par des avitaillement de l'appareil et par des changements d'équipage, mais aussi par des accrétions de passagers dans des avions souvent peu remplis.

Aujourd'hui de multiples liaisons directes par gros porteurs bondés sont offertes quotidiennement entre l'Europe et l'Amérique du Sud aux voyageurs et aux touristes en tous genres.

Le tourisme! S'il profite à certains secteurs de l'économie, il dénature l'atmosphère locale, l'uniformise de par la planète et rend de plus en plus difficile la recherche de coins authentiques ou traditionnels. Notre voyageur a ses trucs pour y arriver. Mais cette fois, il va y être assisté.



Né en Argentine – plus précisément à Villa Clara dans la province d'Entre Rios – dans une famille soumise aux différents postes occupés par le père médecin, Joseph Kessel (1898-1979) revint tout jeune en Europe, d'abord en Russie, puis en France à partir de 1908. Il mena une formidable vie aventureuse de journaliste, de grand reporter et de romancier, marquée par ses engagements dans les grands conflits du 20e siècle. Parmi sa riche bibliographie se trouve la biographie de son ami Jean Mermoz publiée peu de temps après la disparition en mer de celui-ci, deux jours avant son 35e anniversaire (cf. notes ci-contre).

---

[2] C'était *hier* pour notre voyageur, né moins de 10 ans après la disparition de Mermoz, lui-même né à Aubenton (Aisne) le 9 décembre 1901. Mermoz disparut avec son équipage dans l'Océan Atlantique le 7 décembre 1936 à bord d'un hydravion quadrimoteur Latécoère 300, le *Croix du Sud*, qu'il emmenait du Sénégal vers le Brésil.

[3] Blocs, pâtés de maisons.

[4] Cf. "La cordillère", **HP098** (février 2023) en <www.hautsplateaux.org/hp098_202302.pdf>.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

[© J. Manfroid]

Le Palais du Congrès de la Nation à Buenos Aires, photographié ici en août 1972 (hiver local donc), fut construit entre 1898 et 1906. En style néoclassique, il est surmonté par un dôme de 80m de haut. Il marque aussi le kilomètre zéro des axes routiers du pays. On notera en cette époque l'absence de touristes avec sac à dos. Par contre le service de ramassage des papiers volants laissait à désirer ...

L'agent local est à l'heure: une agréable jeune femme blonde, une *porteña*[5] typique. Le courant passe bien – pratique de la langue avec accent local aidant. La belle est venue avec cette voiture annoncée avec chauffeur, disponibles pour tout l'après-midi et même au-delà si souhaité.

Le programme classique pour visiteurs de la capitale argentine est rapidement abandonné. En cette patrie du tango, un sympathique pas de deux verbal s'improvise entre les protagonistes, la professionnelle du tourisme et le voyageur aguerri, partageant leurs expériences de par tout le Cône Sud.

La première fait parcourir au second des quartiers plus confidentiels de la ville. Elle devine qu'il va en apprécier la découverte puisque déjà familier avec les plus connus. Une connaissance de l'histoire de la ville et du pays simplifient et enrichissent les échanges. Ils en viennent vite à couvrir tout le sous-continent et ses nombreuses curiosités, à commencer par les spectaculaires chutes d'Iguazú au programme du lendemain.

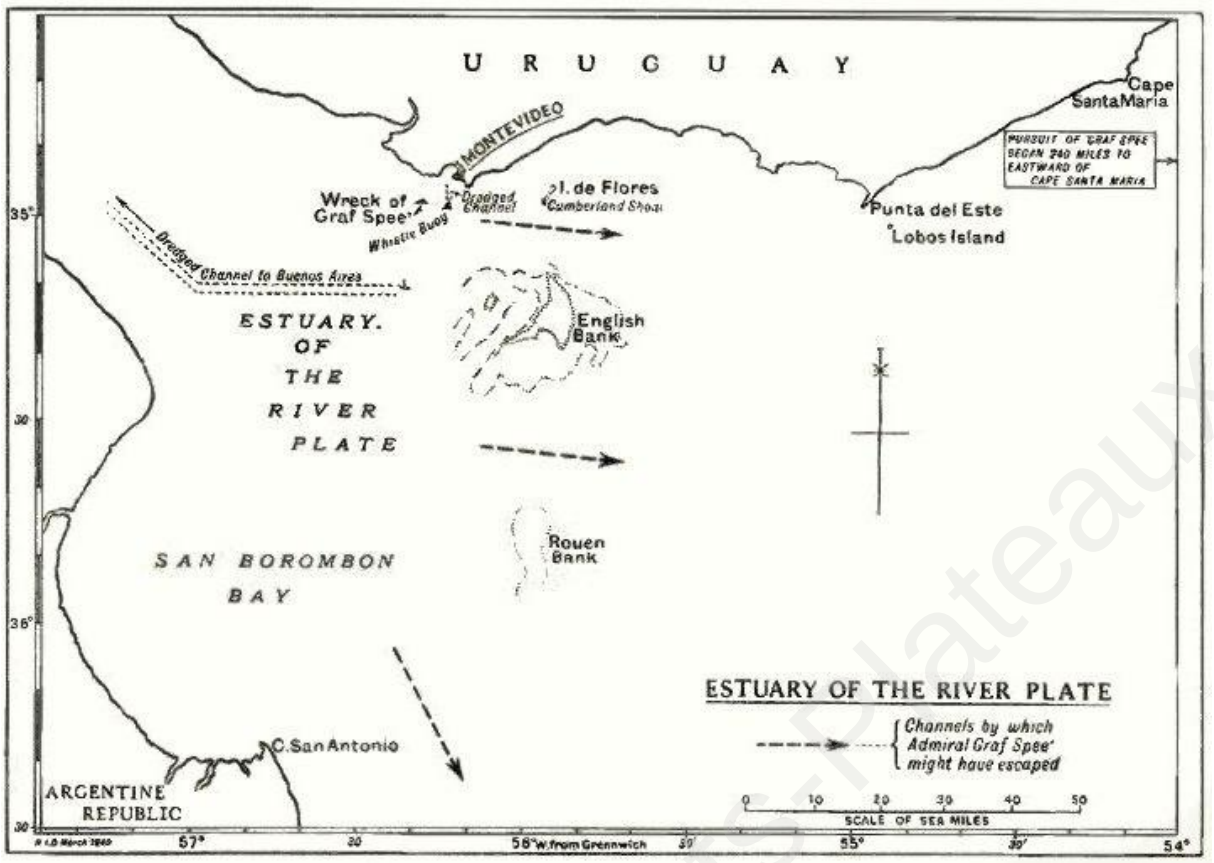
[© Auteur]

Les célèbres chutes d'Iguazú[6] (ici le 11/11/1995) sont partagées par le Brésil et l'Argentine.

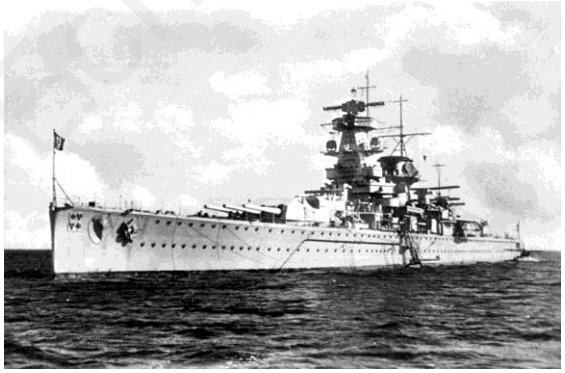
[5] *Porteño, porteña*: habitant(e) de la ville de Buenos Aires dont le nom complet originel est *Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María del Buen Ayre*. Le terme de *bonaerenses* s'applique aux habitants de la province de Buenos Aires.

[6] Voir "Chhuuutt!", **HP069** (septembre 2020) en <www.hautsplateaux.org/hp069_202009.pdf>.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf



Montevideo, la capitale de l'Uruguay, à l'extrémité de la rive nord de l'estuaire du Rio de la Plata fait face à l'Océan Atlantique tandis que Buenos Aires, plus à l'Ouest, est sur la rive Sud du Rio, là où il s'élargit vraiment en bras de mer. À vol d'oiseau, les deux capitales sont distantes d'un peu plus de 200km.
Le 13 décembre 1939, une bataille navale restée célèbre eut lieu au large de l'estuaire entre le cuirassé de poche allemand "Admiral Graf Spee" et plusieurs bâtiments de la Home Fleet britannique. Ayant fait de gros dégâts à ceux-ci, mais lui-même touché, le Graf Spee se réfugia dans le port neutre de Montevideo. Estimant ne pouvoir échapper à la nasse britannique et après avoir évacué ses blessés, son équipage et les prisonniers à son bord, le capitaine Hans Langsdorff saborda son cuirassé dans la soirée du 17 décembre avant de lui-même mettre fin à ses jours dans un hôtel de Buenos Aires dans la nuit du 19 au 20 décembre.
L'épave du cuirassé, reposant à une profondeur de seulement 11m, fut, jusqu'au début de ce siècle, un danger pour la navigation dans le secteur. Peu après la bataille, divers éléments, notamment un radar et un télémètre, furent récupérés par une firme uruguayenne œuvrant en couverture pour les Britanniques étonnés de la précision des tirs du cuirassé. Ces instruments permirent de développer des contremesures sous la conduite de l'astronome Fred Hoyle (1915-2001), alors impliqué dans le projet de radar britannique qui utilisait un très nombreux personnel (plus que le projet Manhattan de la bombe atomique) dont au moins deux autres astrophysiciens: Hermann Bondi (1919-2005) et Thomas Gold (1920-2004).

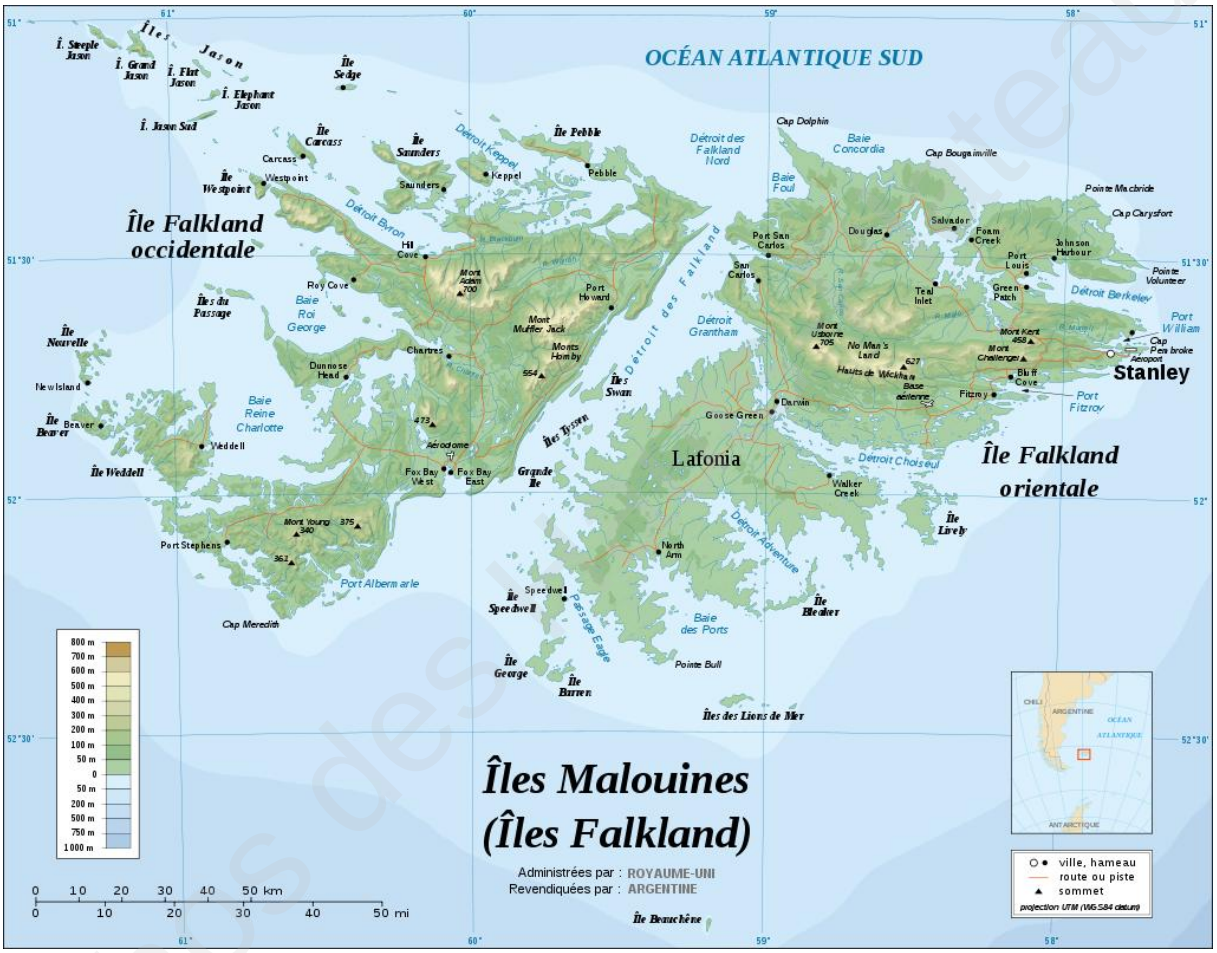


[Bundesarchiv, DVM 10 Bild-23-63-06 / CC-BY-SA 3.0]

Ci-contre, l'Admiral Graf Spee en 1936 et, ci-dessus, en flammes et en train de sombrer peu après son sabordage dans le Rio de la Plata en début de soirée du 17 décembre 1939.

Notre homme veut aussi revoir les îles Falkland. Comme, depuis la guerre de 1982, il n'existe pas de liaison directe entre celles-ci et l'Argentine, il ne repasse pas par Buenos Aires, mais fait plutôt escale à Montevideo, sur l'autre rive du *Rio de la Plata*. Cela lui permet, lors de l'approche de la capitale uruguayenne, d'observer depuis les airs l'épave de l'*Admiral Graf Spee* qui gît toujours dans l'estuaire.

Ci-contre, la bouée marquant l'emplacement de l'épave du Graf Spee (cf. inscription sur la plaque).



[Eric Gaba CC-BY-SA 3.0]

Les îles Falkland (Malvinas en espagnol, Malouines en français) constituent un archipel de l'Atlantique Sud fait de deux îles principales (East Falkland et West Falkland) et de 776 îlots, à un peu moins de 500km à l'est de la côte patagonne de l'Argentine. Stanley, sur East Falkland, en est la capitale par 51°41'43"S et 57°50'58"O. Ce territoire autogouverné d'outre-mer du Royaume-Uni a été répétitivement revendiqué par l'Argentine depuis la réaffirmation de la souveraineté britannique en 1833.

Le 2 avril 1982, ces îles furent envahies par les forces argentines sous les ordres de la junte militaire alors au pouvoir, de même que d'autres petits territoires britanniques de l'Atlantique Sud (Géorgie du Sud, Iles Sandwich Sud), l'Argentine les considérant tous comme des extensions naturelles du plateau continental du pays. Après de brefs, mais violents, combats aériens et navals, les forces britanniques reprirent pied sur les îles Falkland le 21 mai 1982, initiant une campagne terrestre amenant la reddition des troupes argentines le 14 juin. Le conflit fit 649 tués (1068 blessés) du côté argentin et 258 tués (777 blessés) du côté britannique. Plusieurs navires furent perdus dont le croiseur Belgrano (ex USS Phoenix, survivant de l'attaque de Pearl Harbor de décembre 1941) où 323 marins argentins laissèrent leur vie.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

[CC-BY-SA 3.0 – annotations de l'auteur]

La carte ci-dessus positionne les éléments de la pointe de l'Amérique australe mentionnés dans le texte, notamment les îles Falkland (Islas Malvinas) en haut à droite, le Détroit de Magellan en forme de v incliné vers la gauche et l'étroit Canal Beagle.
Ce dernier, aussi appelé Canal du Beagle, tire son nom du navire britannique Beagle qui effectua deux missions d'exploration (1826-1830 & 1831-1836) le long des côtes de l'Amérique du Sud.
Le canal fut baptisé selon le bateau lors de la première expédition.
Le scientifique Charles Darwin (1809-1882), père de la biologie évolutive, était à bord de la seconde et rapporta son expérience dans l'ouvrage "The Voyage of the Beagle" initialement publié en 1839 sous le titre "Journal and Remarks", puis comme "Journal of Researches", avant de prendre l'intitulé actuel en 1905.
À noter que la qualité de ville la plus australe attribuée par certains à Ushuaia, en Argentine, sur la rive Nord du Canal Beagle, est disputée par des localités chiliennes au Sud du canal comme Puerto Navarino, Puerto Toro et surtout Puerto Williams.

Représenté ci-contre dans un portrait anonyme de la fin du 16e ou du début du 17e siècle, le portugais Fernão de Magalhães (1480-1521) était un marin expérimenté au service de son pays dans les régions asiatiques qu'il atteignait en contournant l'Afrique. Sa proposition de rejoindre par l'Ouest ce qu'on appelait alors les "Indes Orientales" ayant été rejetée par le roi portugais Manuel Ier, il s'adressa au monarque espagnol Carlos I° (l'Empereur Charles-Quint) qui l'accueillit favorablement, investissant le navigateur des titres adéquats et le mettant à la tête d'une flottille de cinq navires. Celle-ci quitta Sanlúcar de Barrameda le 20 septembre 1519. Au Sud du continent américain, Magellan découvrit le passage qui porte aujourd'hui son nom, mais fut tué le 27 avril 1521 lors d'une confrontation avec des indigènes sur une île des Philippines.
L'expédition continua sous la direction du Basque Juan Sebastián Elcano (1486/7-1526).
Celui-ci fut distingué à son retour par Charles-Quint, l'honorant d'un blason fait d'un globe et de la devise "Primus Circumdedisti me" (Tu es le premier à avoir fait mon tour).

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

L'entrée Nord-Est du Détroit de Magellan est ici photographiée depuis un vol entre les villes argentines d'Ushuaia et de Rio Gallegos.

Depuis Stanley[7], la capitale des îles Falkland, notre homme vole directement vers Punta Arenas, la grande ville chilienne en bordure du Détroit de Magellan.

Il évite désormais Ushuaia, la ville argentine sur la rive Nord du Canal Beagle. Celle-ci a perdu son âme avec ces foules aujourd'hui dégorgées par les navires de croisière – phénomène mondial déploré à maintes reprises dans cette colonne[8].

L'aéroport d'Ushuaia avait dû être déplacé, allongé et modernisé pour accommoder avec plus de sécurité et confort ces flux touristiques. Cette opération bénéficia aussi aux locaux, la plupart temporaires, se retirant, une fois fortune faite, en des lieux plus sereins.

Notre voyageur se souvient d'un atterrissage acrobatique en pleine tempête de neige sur l'ancien aéroport trop proche du relief. Dans les conditions hivernales, il fallait alors faire appel à des équipages qualifiés manœuvrant des avions spécialement équipés.

Sur la droite dans la photo ci-dessus, l'artère Presidente Julio A. Rocca[9] de la ville chilienne de Punta Arenas file vers le Détroit de Magellan au-delà duquel on devine la Terre de Feu. Au centre gauche, la bâtiment blanc est l'hôtel "Cabo de Hornos" (Cap Horn) devant lequel on perçoit les frondaisons de la "Plaza de Armas", aussi appelée "Plaza Muñoz Gamero". La photo ci-dessous prise depuis l'hôtel révèle au centre de cette même place une statue honorant l'illustre découvreur du passage, "don Hernando de Magallanes" comme il est dénommé localement.

[Illustrations de cette page © Auteur]

[7] Cf. "Stanley", *Le Ciel* **70** (2008) 392-398 en <www.hautsplateaux.org/leciel0812.pdf>.

[8] Voir par ex. "La population Clic-Clac", **HP087** (mars 2022) en <www.hautsplateaux.org/hp087_202203.pdf>.

[9] Président argentin (1843-1914) qui, en visite officielle dans toute la région, laissa à Punta Arenas le 15 février 1899 la mémoire d'un historique *Abrazo del Estrecho* (Accolade du Détroit) avec son homologue chilien Federico Errázuriz Echaurren (1850-1901), geste qui accéléra la résolution de litiges entre les deux pays.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

Fondé en 1843 sur une avancée de terre dans le Détroit de Magellan, à Punta Santa Ana, non loin du Puerto del Hambre (Port de la Faim), Fuerte Bulnes porte le nom du président chilien Manuel Bulnes Prieto (1799-1866) qui l'ordonna pour asseoir la domination de son pays dans la région. Si le but ultime était la fondation d'une colonie autour du fort, celle-ci s'établit plutôt en 1848 à une soixantaine de kilomètres de là, à Punta Arenas (Pointe Sableuse ou Pointe des Sables) où les conditions de vie, météorologiques notamment, étaient plus clémentes. Le fort fut alors détruit, mais reconstruit un siècle plus tard (1941-1943) comme monument historique, déclaré monument national en 1968.

Déjà cap-hornier[10,11] à plusieurs reprises, notre voyageur est un familier de la région qu'il a eu l'occasion de parcourir de différentes façons. Cette fois, il embarque sur un cargo prêt à appareiller pour rejoindre l'Océan Pacifique en suivant le Détroit de Magellan vers le Sud, puis le Nord-Ouest, continuant entre les îles côtières pour faire escale à Puerto Montt.

Il y est d'autant plus intéressé que le capitaine s'est excusé en lui disant qu'il va faire des détours dans des fjords pour photographier des glaciers qu'il n'avait jamais vus. Formidable occasion pour notre homme d'en profiter aussi.

Les pilotes chiliens avertissent que les cartes marines peuvent laisser à désirer dans les fjords. Il faut aussi y progresser lentement à cause de nombreux blocs de glace dont on leur y a signalé la présence. Le cargo y passe de jour. Les vigies peuvent utilement suppléer aux radars de bord.

Une des nombreuses avancées du champ de glace de la Patagonie Australe, le glacier Amalia (ou Skua) plonge dans un fjord du Canal Sarmiento se faufilant entre les îles de la côte chilienne. L'approche du glacier doit se faire avec précaution, des blocs de glace de différentes dimensions raclant la coque du bateau. Les striures brunes correspondent à des dépôts de cendres, donc à des éruptions volcaniques.

[Illustrations de cette page © Auteur]

[10] Ce terme désignant initialment les embarcations franchissant le Cap Horn est étendu aujourd'hui à leurs équipages et à certains passagers.

[11] Cf. *"A Valparaíso por Gatún"*, **HP081** (septembre 2021) en <www.hautsplateaux.org/hp081_202109.pdf>.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

Ces cartes illustrent la multitude d'îles le long de la côte australe du Chili et les centaines de passages entre celles-ci. L'agrandissement de droite en donne une appréciation plus détaillée et repère notamment le canal nommé en l'honneur de l'astronome Charles Messier (1730-1817) dont le nom est épelé avec un seul "s" dans cette carte en espagnol.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

[CC BY-SA 3.0 Travellers & Tinkers]

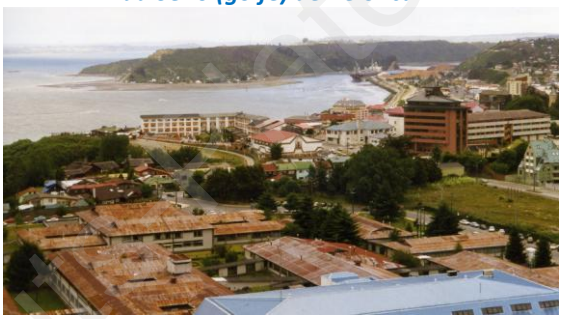
Lancé en avril 1944 comme transport d'attaque et décommissionné deux ans plus tard après avoir servi sur le théâtre de la Guerre du Pacifique, le USS Riverside (photo du haut) passa par plusieurs armateurs commerciaux sous différentes appellations. En août 1966, il devint la propriété des Grace Lines et fut rebaptisé SS Santa Leonor. Le 31 mars 1968, il s'échoua sur l'île Isabel, son épave restant semi-émergée dans le Canal Smyth.

[CC BY 2.0 David Stanley]

Le glacier Pie XI ou Brüggen[12] est le plus grand du champ glaciaire de la Patagonie australe. Contrairement à la plupart des glaciers, il a fortement progressé au cours des dernières décennies et les effondrements de son front sont aujourd'hui une attraction touristique.

[12] Johannes ou Juan Brüggen Messtorff (1887-1953) fut un géologue germano-chilien. Pie XI (1857-1939, né Achille Ratti) fut Pape de 1922 à sa mort.

La cordillère andine[4] vient mourir dans les eaux australes. Notre voyageur l'a parcourue depuis les hauts-plateaux de l'Atacama[13] en passant par toute une série de volcans dont l'Osorno ci-dessus, vu par dessus le lac Llanquihue non loin de Puerto Montt (ci-dessous), ville située à l'extrémité Nord du Seno (golfe) de Reloncaví.



[© Auteur]

Comme il est le seul "civil" à bord, notre homme est autorisé à monter au balcon de la timonerie. Le capitaine vient parfois l'y rejoindre, jumelles en mains, tout comme le pilote qui n'est pas de quart.

Les discussions avec les pilotes sont des plus intéressantes. Malgré le challenge pour eux que peuvent représenter les petits écarts souhaités par le capitaine dans certains fjords mal explorés, ils se transforment en réels guides touristiques, s'enthousiasmant à redécouvrir certains endroits.

Pour notre voyageur, certains tronçons évoquent un mélange d'Inside Passage[14] et de Mille-Îles[15]. La zone est en effet un vaste fouillis d'îles et de passages entre elles[16].

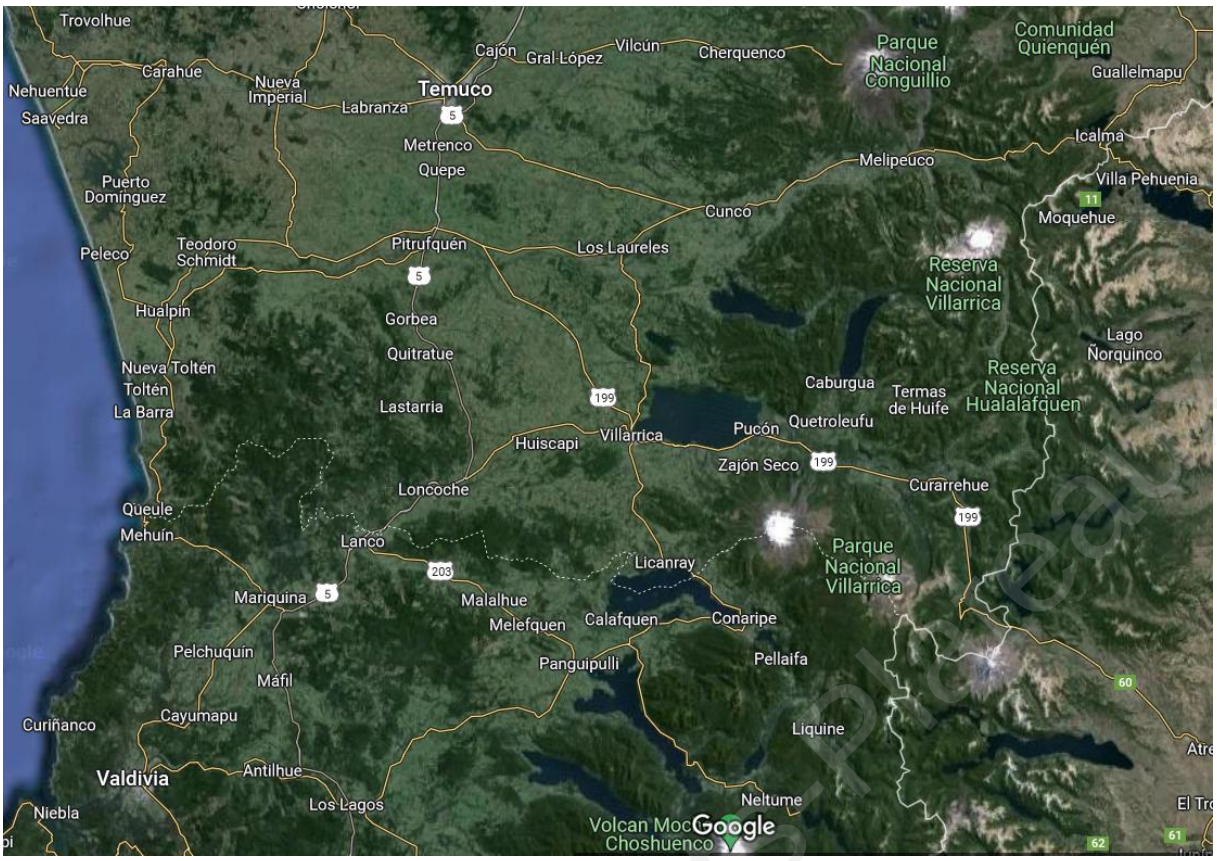
[13] Voir "Atacama Fiction", *Orion* **52** (1994) 188-190 en <www.hautsplateaux.org/atacama.pdf> et "Les siffleurs à longue queue", **HP035** (novembre 27) en <www.hautsplateaux.org/hp035_201711.pdf>.

[14] Côte Nord-Ouest de l'Amérique du Nord depuis l'État de Washington vers l'Alaska via la Colombie Britannique.

[15] Archipel du Saint-Laurent à la frontière Canada-USA, *Thousand Islands* en anglais.

[16] Le National Geospatial-Intelligence Agency (NGA) y recense près de 1500 noms pour plus de 800 éléments tels que fjords, canaux, passages, baies, bras, détroits, golfes, etc.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf



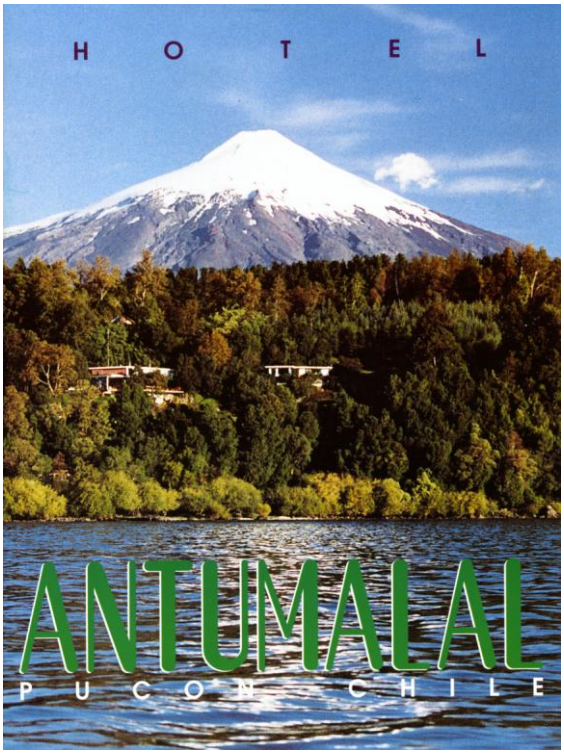
[Google Maps]

Couvrant toute la largeur du Chili, cette carte est en gros centrée sur le lac Villarica (176km^2), à environ 700km au Sud de la capitale Santiago. Le volcan homonyme est le gros point blanc au Sud-Ouest. Les villes de Pucón et Villarica apparaissent sur la rive Sud du lac, tandis que Valdivia et Temuco, traversées par la route panaméricaine ⑤, sont respectivement sur les bas et haut à gauche de la carte. La frontière avec l'Argentine est le trait blanc zigzaguant sur les crêtes andines à droite de la carte.

À l'escale de Puerto Montt, après de chaleureux *abrazos* avec ces hommes de la mer avec lesquels il a passé plusieurs jours de découvertes, notre homme redevient un terrien. Les pilotes restent sur le cargo jusqu'à Valparaíso[11].

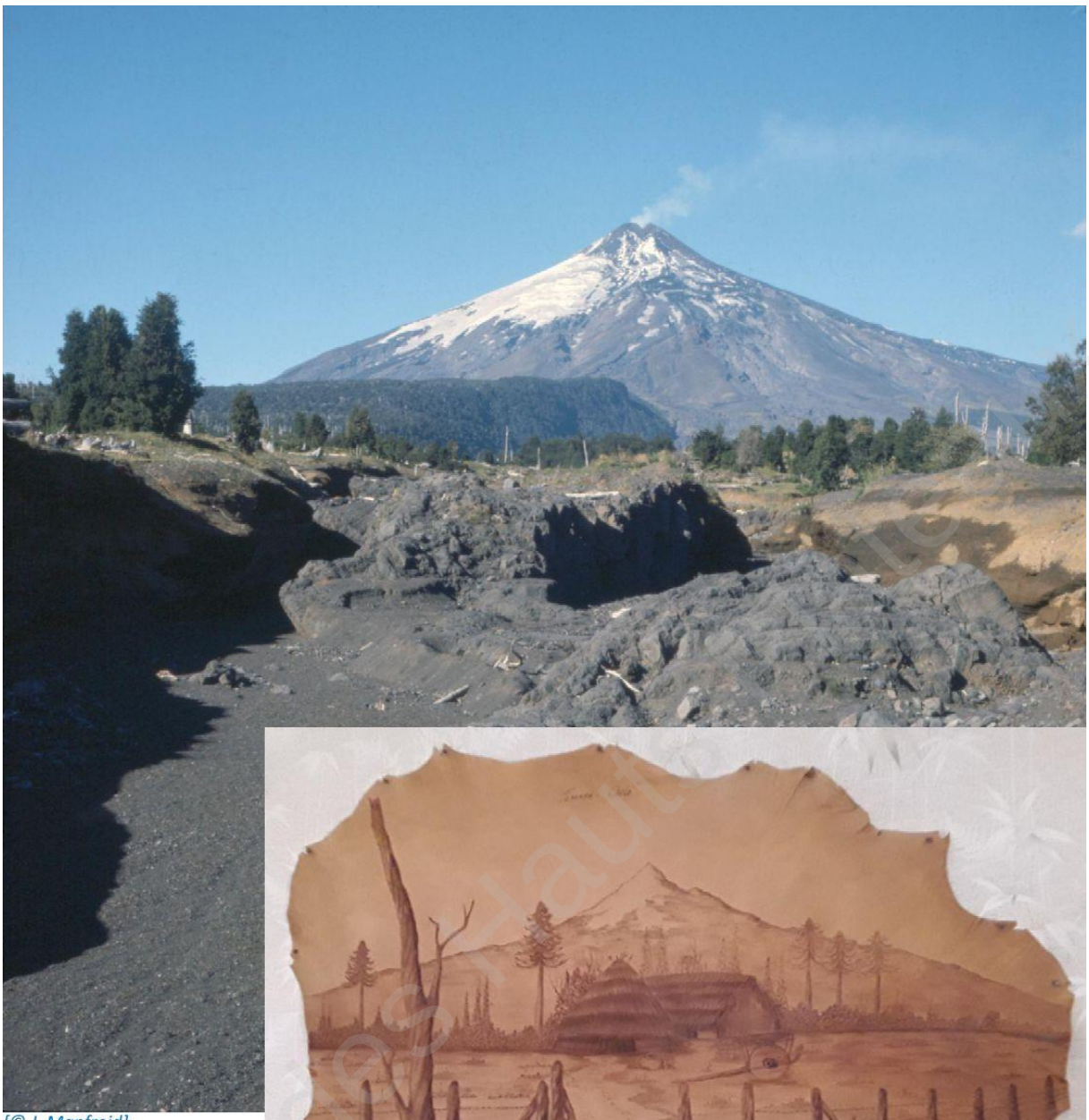
Avec une petite voiture de location, il s'enfile vers le Nord le dernier tronçon de la route panaméricaine qu'il ne connaît pas encore dans de cet étroit et long pays[17]. Les paysages qui la bordent lui rappellent le grand nord canadien.

Son objectif est la ville de Pucón au bord du lac Villarica et à l'ombre du volcan homonyme. On lui a recommandé un hôtel qui a accueilli des têtes couronnées au siècle dernier. Fondé en 1938 par le couple tchèque Pollak-Rindler fuyant les nuages s'accumulant sur l'Europe, l'hôtel *Antumalal* est un des nombreux témoins de la forte immigration européenne dans la région, initiée un siècle plus tôt avec l'appui du gouvernement chilien.



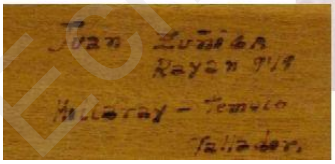
[17] 4300km depuis la frontière péruvienne à Tacna jusqu'au Cap Horn, compte non tenu du secteur antarctique chilien.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf



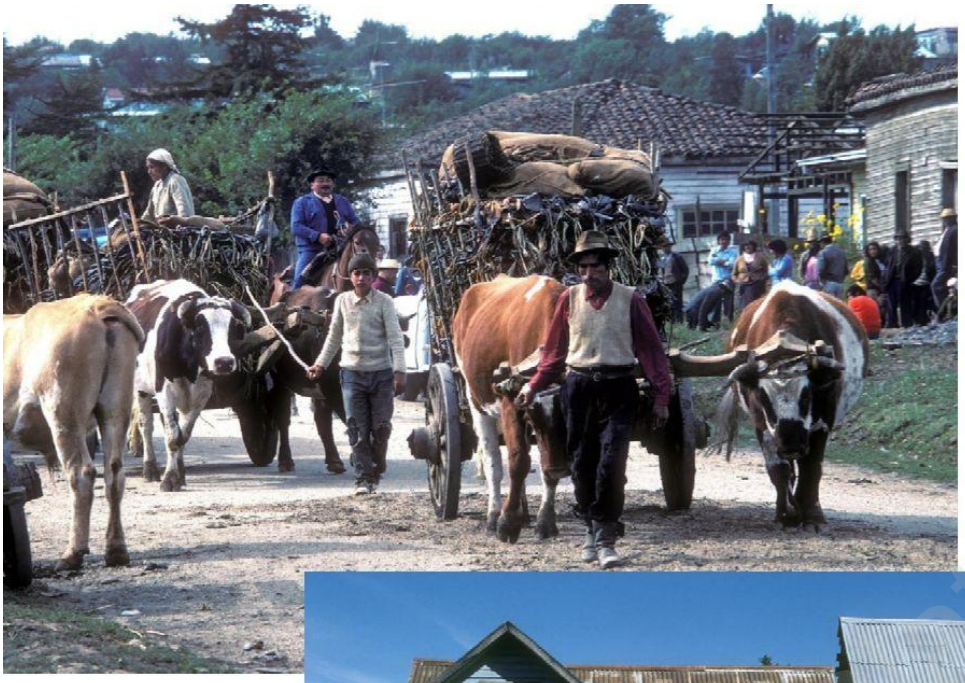
[© J. Manfroid]

[© Auteur]



Le volcan Villarica (2850m) est l'un des plus actifs du Chili. Une volute s'échappant du cratère est visible sur la photo du haut prise en mars 1973, ainsi que, en avant-plan, un "arroyo" tapissé de cendres volcaniques. La peau de chèvre ci-dessus (120cm de long), dessinée au fer rouge et acquise en novembre 1971 au marché de la ville voisine de Temuco, est l'œuvre de Juan Zuñiga dont la carte de visite, aussi imprimée au fer rouge sur bois, est reproduite en bas à gauche. Sur le paysage, on notera les piquets de clôture faits de bois en partie calciné, tout comme l'arbre au premier plan.

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf



[Photos courtoisie N. Cramer]

Environs de Temuco et Valdivia dans la décennie 1970.

Dès le milieu du 19e siècle en effet se mit en place une politique de colonisation de cette région afin d'en exploiter les ressources naturelles, visant aussi l'incorporation effective du territoire à la souveraineté nationale et évitant l'occupation de la zone par des puissances étrangères[18].

C'est sous la présidence de Manuel Bulnes[19] que se promulgua la *Ley de Colonización* initiant le processus d'immigration de colons d'origine essentiellement allemande et austro-hongroise, politique poursuivie par son successeur Manuel Montt (1809-1880) qui laissa son nom à la ville déjà citée et fondée officiellement en 1853.

Comme cela avait été le cas dans l'Ouest du Canada, c'est avec un intérêt que le voyageur découvre ainsi des territoires où les premières traces d'établissement européen durable sont postérieures ou concomitantes à l'existence de pays européens nés au 19e siècle, comme la Belgique et l'Italie – cadrant la chronologie.

Ces vestiges encore nombreux, il les remarque surtout en quittant la route panaméricaine et en se hasardant sur des voies secondaires couvertes de gros galets et donc peu recommandées pour les pneus de la petite voiture de location.

Quant à l'influence germanique, il l'avait déjà notée en passant une première fois à Valdivia quelques années après le terrible tremblement de terre de 1960 qui avait ravagé la région et envoyé des tsunamis jusqu'au-delà de Hawaii.

[18] Cf. les différents conflits territoriaux avec l'Argentine, y compris au 20e siècle, avec médiation du Vatican.

[19] Le même qui donna son nom au fort situé au Sud de Punta Arenas (voir plus haut).

http://www.hautsplateaux.org/hp112_202404.pdf

À l'époque, et en parallèle avec l'espagnol qu'il parle très souvent aux États-Unis, notre homme – après avoir remarqué des plaques de rues et des journaux en allemand[20] – avait utilisé cette langue avec succès là où son castillan et son anglais restaient mal compris.

Après quelques nuits à Pucón, notre voyageur laisse sa voiture de location à Valdivia, avec des pneus ayant survécu aux chemins de campagne. Il passe l'après-midi dans un populaire *rodeo a la chilena* où les fiers *huasos*[21] déploient leur habileté à maîtriser des bovidés.

Et notre homme change à nouveau de moyen de transport, ayant opté pour rejoindre Santiago, la capitale chilienne, par le train de nuit. Celui-ci s'est modernisé depuis sa première expérience à bord. Si les wagons "Pullman" étaient déjà dotés de sièges confortables, le wagon-restaurant était alors dans la pure réplique de ceux apparaissant dans les albums des aventures de Lucky Luke.

Les lumières s'éteignaient sans cesse, générant chez les passagers l'inquiétude qu'une soupière ou un plat n'atterrisse sur l'un d'eux, ustensiles portés haut par des garçons continuant à servir dans l'obscurité et dans un environnement plus que bringuebalant.

Cette fois, le voyageur ne s'attarde pas à Santiago qu'il a visité à moult reprises. En débarquant du taxi qui l'amène à l'aéroport international de Pudahuel, il se dirige d'abord vers la boutique du fleuriste branché sur un réseau international. Il fait parvenir un superbe bouquet à la jeune *porteña,* l'agent de voyages qui s'est occupé de lui à Buenos Aires et a si efficacement mis en forme le début de ce voyage.
La reverra-t-il un jour?

Dans la quiétude du vol de nuit le ramenant en Europe, notre homme se demande combien de temps tous ces endroits qu'il a visités resteront protégés de l'invasion altérante du tourisme[8]. Lui est resté un pur voyageur, se fondant dans les milieux visités, parlant autant que possible la langue du cru, en respectant les traditions et accommodant, bon gré mal gré, les éventuels soubresauts sociopolitiques locaux, parfois violents[22].

Le nom de ce bateau ("Zeebruge") est surprenant dans le port de Valdivia, plus de 12.000km séparant ces deux villes à vol d'oiseau.

"Rodeo a la Chilena" à Talcahuano.

Embarquement à Valdivia dans le train de nuit pour Santiago de Chile en novembre 1971.

[Illustrations de cette colonne © Auteur]

[20] Certains existent encore à l'époque de notre histoire comme le *Deutsche Zeitung für Chile* et l'hebdomadaire *Cóndor* pour ne citer qu'eux.
[21] Équivalents des cow-boys Nord-américains.
[22] Cf. "La velada mendocina", **HP086** (février 2022) en <www.hautsplateaux.org/hp086_202202.pdf>.