

culture a pris, depuis quelques années, une extension considérable, le tabac, le bois d'acajou et d'autres bois recherchés en Europe, le poivre, le julep, le sang-de-dragon, la vanille, le coton, le sucre, le safran, etc., etc.

Le règne animal n'est pas moins riche. Il offre, suivant les historiens et les voyageurs, des espèces que les naturalistes n'ont pas encore décrites. Les forêts de la Vera-Paz sont peuplées d'animaux sauvages, parmi lesquels on remarque le tapir ou *danta*, dont la peau sert à faire des boucliers impénétrables. On fait un commerce important en bestiaux et en peaux. Les ophidiens sont en très-grand nombre, surtout dans certaines localités; toutefois nous ne comprenons pas parmi les espèces authentiques le serpent à deux têtes dont parle le crédule Juarros, animal extraordinaire, qui, selon le naïf historien, se meut en avant ou en arrière, suivant le besoin de sa défense, et se sert avec une égale facilité des deux gueules que la nature a placées aux deux extrémités de son corps.

Quant aux productions minérales du Guatemala, elles peuvent soutenir la comparaison avec celles du pays le mieux partagé sous ce rapport. Outre l'alun, le soufre et d'autres substances qui alimentent les exportations commerciales, il y a d'abondantes mines d'or et d'argent. Il en existe, dans la province de Chiquimula, notamment celles d'Alotopèque et de Saint-Pantaleón, qui ont été autrefois exploitées avec grands profits; la dernière est malheureusement inondée. Le même filon fournit de l'or aux mines de Santa Rosalia, de Montenita, et de San Antonio Abad, qui, débarrassées des terres qui les encomrent, donneraient encore de grandes quantités de métal. Le district de Comayagua possède aussi des terrains aurifères. Dans l'État de Costa-Rica, outre des mines d'argent et d'or, on trouve du cuivre en abondance. Enfin, le territoire de Honduras renferme des métaux qui pourraient à eux seuls, s'ils étaient soumis à une exploitation active, enrichir un grand État.

C'est cette profusion de minéraux précieux qui séduisit tout d'abord les Espagnols dans le Guatemala. Les magnifiques présents que leur firent les caciques vaincus, et les abondantes récoltes qui suivirent leurs premières explorations dans les terrains métallifères, leur firent croire que le pays n'était qu'une vaste mine; et que les volcans eux-mêmes vomissaient de l'or fondu (*). La cupidité des conquérants, ainsi éveillée, causa aux peuples soumis tous les maux qu'une tyrannie impitoyable peut infliger à des sujets sans défense.

JONCTION DES DEUX OCÉANS PAR L'AMÉRIQUE CENTRALE.

Nous avons dit qu'un pays aussi généreusement doté par la nature devait nécessairement jouir tôt ou tard d'une grande prospérité. Nous n'hésitons pas à placer au premier rang des moyens propres à assurer cet heureux avenir, l'exécution du canal destiné à réunir les deux océans. C'est ici le lieu de parler de ce grand projet.

Avant l'examen approfondi de la question par M. de Humboldt, on était réduit à de simples conjectures sur le lieu le plus favorable à l'établissement d'un canal de jonction. Le gouvernement espagnol, dans la crainte de voir des étrangers s'impatroniser

(*) Voici ce que le missionnaire Thomas Gage dit au sujet du volcan qui avoisine la ville de Léon :

« Il y eut un religieux de la Merci qui s'imagina avoir découvert un grand trésor en ce lieu-là, capable de l'enrichir lui et tous ceux du pays, s'étant persuadé que le métal qui brûlait dans ce volcan était de l'or; de sorte qu'il fit faire un grand chaudron et le fit attacher à une chaîne de fer, afin de le descendre au bas de l'ouverture de la montagne, pensant qu'il le retirerait plein de cet or fondu, et qu'il aurait assez de quoi se faire évêque et enrichir tous ses parents; mais la force du feu fut si grande, qu'il n'eut pas sitôt descendu le chaudron, qu'il se détacha de la chaîne et fut aussitôt fondu. » (Nouvelle relation contenant les voyages de Thomas Gage dans la Nouvelle-Espagne, trad. par BAULTEU O'NEIL, 1676.)

dans ses possessions américaines, pour en exploiter les richesses et l'heureuse situation, avait toujours tenu secrètes les études topographiques et hydrographiques faites par son ordre pour l'exécution éventuelle de ce grand travail. Il se montra plus traitable pour M. de Humboldt, à qui il fit connaître les résultats des explorations précédentes. Cet illustre savant, sans avoir besoin d'examiner les lieux, par la seule connaissance des travaux antérieurs, éclaira tout à coup le problème d'une lumière si vive, que ses observations furent considérées comme décisives, et que, même après un long intervalle de temps, elles font encore autorité. Il constata que la jonction des deux océans pouvait s'effectuer sur cinq points différents, tous pris dans l'Amérique centrale : 1° par l'isthme de Darien; 2° dans la province colombienne de Choco; 3° par l'isthme de Tehuantepec, dans le Mexique; 4° par le lac de Nicaragua; 5° par l'isthme de Panama.

L'isthme de Darien, dans sa partie la plus étroite, présente une largeur de soixante milles, première difficulté. La rivière de Santa-Maria, qui en parcourt le tiers, aurait besoin d'être canalisée dans presque toute l'étendue de son cours; il faudrait, en outre, couper la haute chaîne de montagnes qui occupe le centre de l'isthme; enfin il est douteux que les travailleurs pussent résister à l'influence délétère du climat.

La jonction par la province de Choco serait facilitée par la réunion de deux rivières, dont l'une, le Rio Atrato, se jette dans la mer des Antilles, tandis que l'autre, le Rio Noanama, va se perdre dans l'océan Pacifique; mais une pareille voie de communication serait presque inutile, car elle ne pourrait livrer passage qu'à des barques de médiocre grandeur, et ce qu'il faut, c'est un canal capable de recevoir, non-seulement les bâtiments du plus fort tonnage, mais encore les navires de guerre.

Quant à l'isthme de Tehuantepec, M. de Humboldt a cru d'abord qu'il

offrait plus d'avantages et de facilités; il pensait que le Rio Guazacoalco, qui débouche dans le golfe du Mexique, et le Rio Chimalapa qui se rend dans le golfe de Tehuantepec, sur la mer du Sud, pourraient être assez aisément réunis par un canal qui traverserait les forêts de Tarifa; mais il a été prouvé depuis, et notamment par les observations d'un voyageur nommé Pitmann, que l'exécution de ce projet éprouverait des obstacles immenses, tels que l'approfondissement et la rectification des deux rivières, la grande distance qui les sépare, les difficultés de toute sorte qu'offre le terrain intermédiaire, et par-dessus tout, le climat, dont l'influence est mortelle pendant presque toute l'année.

Restaient donc le lac de Nicaragua et l'isthme de Panama, seuls points par lesquels on pût songer raisonnablement à effectuer la communication d'une mer à l'autre. Aussi, est-ce sur ces deux localités que s'est concentrée l'attention des spéculateurs et des gouvernements qui se sont occupés de cette œuvre grandiose. Nous n'entrerons pas dans le détail des divers projets de jonction proposés aux congrès de Guatemala et de Colombie; nous allons énumérer seulement ces projets en indiquant leur but principal.

Le 18 septembre 1824, la maison Barclay, de Londres, propose au gouvernement de l'Amérique centrale d'exécuter le projet par le lac de Nicaragua.

Le 2 février 1825, une compagnie des États-Unis, à la tête de laquelle étaient MM. Bourke et Llanos, font les mêmes propositions.

Le 16 juin 1826, un traité se signe entre le gouvernement du Guatemala et la maison Palmer de New-York, pour la canalisation du fleuve Saint-Jean et la réunion du lac Nicaragua à l'océan Pacifique.

Presque en même temps, le roi de Hollande entre en négociation avec ce gouvernement pour le même objet.

En 1829, Bolivar charge des ingénieurs d'étudier le terrain du côté de

Panama et de Chagrès, dans le but d'employer plus tard l'armée colombienne aux travaux de canalisation.

En juin 1831 et octobre 1833, la chambre provinciale du district de Panama provoque la sollicitude du congrès sur cette question, et, pour encourager les spéculateurs, autorise non-seulement l'établissement d'un canal, mais encore toute autre voie de communication, telle qu'un chemin de fer, et même une route ordinaire.

Deux ans après le second vote de cette assemblée, le 25 mai 1835, le baron Thierry, dont tout le monde connaît les travaux de colonisation à la Nouvelle-Zélande, obtient la concession d'un canal entre les rivières Chagrès et Quebra-Grande.

Le 3 mars 1835, le congrès des États-Unis avait résolu par un vote solennel de faire de la jonction des deux mers une affaire de gouvernement, et de prendre une glorieuse initiative. Le colonel Biddle est envoyé dans l'Amérique centrale pour étudier les deux voies de communication; mais au lieu de traiter pour son gouvernement, cet agent officiel traite pour lui-même avec la république de la Nouvelle-Grenade, et s'associe avec une compagnie de ce pays pour l'exécution du travail dont il était chargé seulement de poser les bases.

Enfin, le 29 mai 1838, la maison Salomon et compagnie de la Guadeloupe obtient du congrès de Bogota un décret, qui lui transmet le privilège précédemment accordé au colonel Biddle.

Tous ces projets ont avorté par suite de diverses circonstances que nous ne pouvons énumérer ici. Bornons-nous à constater la singulière fatalité qui, jusqu'à présent, a frappé de stérilité les tentatives les plus sérieuses pour la réunion des deux océans.

Nous allons dire maintenant en quoi consisteraient les inconvénients et les avantages de chacun des deux points dont nous venons de nous occuper spécialement. Nous trouvons dans la *Revue démocratique de Washington* un résumé des observations auxquelles a conduit l'exploration exacte des deux

lignes. Nous ne croyons pas pouvoir mieux faire que de reproduire ici ce résumé, en adoptant la traduction qu'en a donnée la *Revue britannique* dans son numéro de juillet 1840 :

Ligne du lac de Nicaragua. « Une canalisation naturelle et presque ininterrompue existe déjà tant par le fleuve Saint-Jean que par le lac de Nicaragua, qui communique au petit lac de Léon. La rivière de Saint-Jean, qui a sa prise dans le grand lac, descend vers l'Atlantique par un cours large et sinueux qui peut avoir cent milles de long; quant au lac lui-même, sa navigation est saine comme profondeur (*), puisqu'on trouve dans presque toute son étendue de trois à huit brasses d'eau. Quelques tempêtes violentes, nommées dans le pays *papagayos*, le dévastent bien par intervalles, mais il est évident que ce n'est point là un inconvénient sérieux pour les paquebots à vapeur. La navigabilité de la rivière de Saint-Jean est un problème moins éclairci. Les versions diffèrent, et ce qui en ressort le plus clairement, c'est qu'aucune reconnaissance hydrographique n'a encore été faite avec quelques détails. Robinson, dans ses *Mémoires sur la révolution mexicaine*, assure que sur un point de la barre

(*) Nous ajouterons ici quelques détails sur ce lac. C'est le plus grand de tous ceux qui arrosent les plaines du Guatemala, et il peut figurer parmi les plus remarquables du monde entier. Il a 180 milles de long, de l'est à l'ouest, et près de 100 milles de large, du nord au sud. Le fond est de vase, excepté le long des bords, où il est de sable fin. Les nombreux groupes d'îles qu'il renferme lui donnent l'aspect le plus pittoresque. Une seule de ces îles est habitée; on y voit un volcan qui jette souvent des flammes et de la fumée. Le lac est sujet à des tempêtes assez fortes, qui soulèvent les eaux en lames presque aussi effrayantes que celles de l'Océan. Malgré le grand nombre de rivières qui s'y rendent, on a observé que le niveau du lac ne subissait jamais aucune modification sensible; cependant l'eau incessamment apportée par les cours d'eau tributaires, n'a d'autre écoulement que par le Saint-Jean.

on a trouvé vingt-cinq pieds d'eau, et que le reste du lit est sain jusqu'au lac. Thompson est moins hardi: il n'admet pas qu'on puisse compter, en remontant la rivière, sur une profondeur de plus de quatre pieds. Le marquis de Ycineni, M. Bolton, M. de Canaz, agent diplomatique du Guatemala, s'accordent tous pour signaler des difficultés dans la navigation du Saint-Jean, des hauts-fonds de sable et de rochers, contre lesquels il faudrait employer, inutilement peut-être, les ressources de l'art; d'où l'on peut conclure que le Saint-Jean ne doit être regardé que comme le réservoir alimentaire d'un canal latéral, et non comme un fragment naturel de la ligne navigable.»

Nous interrompons l'exposé du publiciste américain pour présenter, au sujet de ce qu'on vient de lire sur le Saint-Jean, une observation qui n'est pas sans importance: ce fleuve n'a jamais été exploré scientifiquement dans toute l'étendue de son cours, et ceux qui en parlent se prononcent d'après des ouï-dire, ou des conjectures que personne ne s'est encore avisé de vérifier. Ce qui ferait penser qu'il y a eu beaucoup d'exagération dans tout ce qu'on a dit sur l'impossibilité de rendre le Saint-Jean navigable, c'est le soin qu'a toujours pris le gouvernement espagnol de faire croire à cette impossibilité. Il est constant que les anciens maîtres du Guatemala avaient interdit la navigation du Saint-Jean, *sous peine de mort*, qu'ils en obstruèrent le lit dans plusieurs endroits, en y coulant de vieux navires, et qu'ils firent construire non loin de sa naissance dans le Nicaragua, un fort destiné à éloigner tous ceux qui violeraient l'ordonnance d'interdiction. On sait aussi que l'Espagne a souvent donné une idée très-désavantageuse de ses colonies américaines, précisément pour prévenir chez les peuples étrangers tout désir d'aller y former des établissements. Nous pouvons citer un exemple remarquable de ce système d'éloignement. Quand lord Cochrane arriva avec sa flotte à l'embouchure

de la rivière de Guayaquil, il reçut à son bord un pilote qui lui assura que la rivière n'était pas navigable pour les gros bâtiments. En effet, l'amiral ayant consulté les cartes et les plans de cette partie de la côte, vit que le fleuve était signalé comme hérissé d'obstacles, et comme absolument impraticable. Les cartographes anglais, se fiant aux géographes espagnols, avaient marqué une foule d'écueils, de hauts-fonds et de rochers. Cochrane, cependant, demanda quelle était la profondeur moyenne; on lui répondit qu'elle était de quatre brasses environ. Aussitôt, il ordonna au pilote, sous peine d'être immédiatement fusillé, de le conduire dans le fleuve. Le malheureux obéit en tremblant, et quelques instants après, la flotte jeta l'ancre sous les murs de Guayaquil, à la grande surprise des habitants qui n'avaient jamais vu une frégate si près de leur ville. On devrait donc, ce nous semble, en présence de pareils faits, et en l'absence de tous documents positifs sur le Saint-Jean, s'abstenir de déclarer ce fleuve innavigable. Tant qu'une étude complète du lit de ce cours d'eau n'aura pas mis un terme à toute incertitude, les déclarations du gouvernement espagnol devront être interprétées dans un sens favorable à l'opinion qui soutient la navigabilité.

« Cet obstacle vaincu, ajoute l'écrivain de la *Revue américaine*, il en reste un second, la communication du lac de Nicaragua avec l'Océan Pacifique. D'après toutes les relations, il semble que la haute cordillère du Guatemala s'arrête sur cet isthme pour faire place à un système de petits mamelons coniques, entre lesquels on trouverait sans peine le tracé d'un canal. La plus grande difficulté consisterait, d'après Thompson, dans la différence des niveaux entre les eaux du lac et celles de l'Océan: cette différence est de 140 pieds. Quant à la hauteur du sol, elle varie de 60 à 160 pieds au-dessus du niveau du lac. La nature du terrain est, d'après M. Bolton, un roc maniable et qui formerait un excellent lit pour le canal.

« Ce travail se composerait donc d'une grande tranchée qui, pendant deux milles environ, aurait plus de 130 pieds de hauteur, puis s'abaisserait durant six autres milles pour atteindre un espace propice et naturellement nivelé. La distance totale serait d'une vingtaine de milles. Dans ce cas, l'eau du lac servirait elle-même d'alimentation. Mais peut-être avec un système d'écluses serait-il possible de diminuer l'importance de la tranchée, surtout si l'on faisait dériver une prise d'eau du lac de Léon, qui se trouve de 30 pieds plus élevé que celui de Nicaragua. D'autres projets ont embrassé le lac Léon lui-même, et ont voulu placer le théâtre de la communication maritime au nord-ouest de ce bassin, et dans la direction de Realejo, le meilleur port que la confédération possède sur l'océan Pacifique. De son côté, la compagnie hollandaise avait jeté ses vues sur la partie sud-ouest du lac de Nicaragua, avec l'intention de faire aboutir son canal au port de Nicoya, l'un des bons havres de la côte. Ces deux issues vaudraient mieux en effet que celle du golfe de Papagayo, qui n'offre guère, comme mouillage, que San-Juan de Brito, rade foraine ouverte aux ouragans. Du côté de l'Atlantique, le havre de Saint-Jean semble réunir les avantages désirables. Du reste, toute la contrée riveraine, sur cette ligne de communication, offre des ressources de tout genre : on parle de riches mines d'or, de cuivre, de plomb, de fer, de zinc et de mercure; les bois y sont abondants et de la plus belle espèce; la végétation étale partout les plus beaux produits; nulle part la vie alimentaire n'est plus abondante, plus facile, meilleure; la population de l'État est de deux millions d'âmes (*), sans mélange de nègres, et pourtant la main-d'œuvre s'y maintient à un taux

(*) Ou le traducteur s'est trompé en disant : « la population de l'État, » au lieu de « la population de la république, » ou il a commis une erreur de statistique, car la population du Guatemala tout entier excède à peine 2 millions d'âmes, comme nous avons eu déjà l'occasion de le dire.

très-raisonnable. La seule condition locale sur laquelle on n'ait pas de renseignements complets, c'est la salubrité du climat sur la côte des Mosquitos et le long de la rivière Saint-Jean. Il est à craindre que ce ne soit là l'obstacle le plus sérieux et le plus difficile à combattre.»

Ce que dit le journaliste américain, au sujet de la communication par le lac Léon, ne nous paraît pas suffisamment explicite. Nous allons y ajouter quelques détails. Le lac de Nicaragua communique au nord-ouest avec le lac Managua ou Léon, qui a plus de 50 milles de long sur trente de largeur moyenne. La communication a lieu par un cours d'eau navigable nommé Rio Tipitapa, et long d'une vingtaine de milles. Le lac Léon est assez profond pour admettre des vaisseaux du plus fort tonnage. A douze milles seulement de son extrémité nord, coule la rivière Tosta, qui, après un cours de 20 milles, tombe dans l'océan Pacifique. Ainsi, pour opérer la jonction des deux mers, on n'aurait qu'à couper par un canal l'espace de 12 milles qui sépare la Tosta du lac de Léon. Si l'on suivait cette voie, on n'aurait pas besoin de pousser les travaux jusqu'au port de Realejo, dont il est question dans l'exposé de la revue de Washington. La ville de Léon, située non loin du lac, offrirait toutes les ressources possibles aux chefs de l'entreprise et à leurs ouvriers. Enfin, dans cette partie du Guatemala, le climat est parfaitement salubre à toutes les époques de l'année.

Ligne de Panama. « Cette ligne a le précieux et incontestable avantage d'être la plus courte et la plus directe. M. de Humboldt évalue la distance à 28 milles, à vol d'oiseau; elle pourrait se doubler par les exigences du terrain. La ligne praticable aboutirait du côté de l'Atlantique à l'embouchure du Chagrès, ou à la baie de Limon, du côté de la mer du Sud, à la baie de Panama, ou à celle de la Chorrera. Sur ce point, l'isthme se renfle déjà; de Chagrès à Panama on compte 40 milles. Le terrain n'est pas, comme

on le croit généralement en Europe, une haute cordillère, mais une suite de collines séparées par une vallée transversale et marécageuse. Deux ou trois tranchées un peu profondes, principalement du côté de l'océan Pacifique, suffiraient pour établir le niveau sur tous les points. Des communications existent d'ailleurs et pourraient être utilisées. La rivière de Chagrès, une fois la barre franchie, a une profondeur de 20 à 25 pieds sur une largeur de 300 pieds, jusqu'à la ville de Cruce, et même jusqu'à l'endroit où le Chagrès reçoit les eaux de la Trinité, qui s'unit elle-même à une autre rivière nommée la Quebra-Grande. Ces deux cours d'eau peuvent être remontés jusqu'à un point où la Quebra-Grande passe à peu de distance du Caimitillo, affluent du Caimito, qui se jette dans l'océan Pacifique vers la baie de Chorrera. Ce dernier point est à 12 milles de Panama. Le Caimitillo présente, dans son cours, plusieurs chutes, dont les hauteurs réunies forment un total de 14 mètres. Un vaste étang, situé sur la rive droite de la Trinité, pourrait être utilisé pour le service des eaux du canal qui, à la rigueur, s'alimenterait encore par des dérivations tirées des rivières Bernardino et Arrayacinto. La salubrité du climat, sans être absolue, ne semble pas offrir des empêchements insurmontables, et les saignées dont le canal serait l'occasion et l'objet, suffiraient peut-être seules à l'assainissement du pays.

« Ainsi, continue l'auteur de cet exposé, voilà deux lignes de communication qui sont matériellement exécutables. Les objections tirées de la différence des niveaux des deux océans n'ont plus aucune valeur depuis les relevés qu'exécuta le capitaine Sabine, secrétaire de la société royale de Londres, par les ordres de Bolivar. Cet hydrographe constata que la différence des hauteurs ne provient que de la différence des marées, nulles dans le golfe du Mexique, et très-fortes sur les côtes de l'océan Pacifique; ainsi, toutes les douze heures, en commençant avec la marée haute l'océan Paci-

fique est de 13 $\frac{52}{100}$ èmes pieds plus élevé que l'Atlantique; à la marée descendante, il se trouve un instant à la même hauteur; enfin à la marée basse, il est à 6 $\frac{51}{100}$ èmes pieds au-dessous.

« Des deux lignes dont il est ici question, la seule qui ne serait l'objet d'aucun conflit politique est celle de Panama (*). Elle est aussi la plus courte; peut-être n'est-elle pas celle qui offrirait le plus de ressources pour l'alimentation d'un canal; c'est un point qui reste à vider. La ligne de l'isthme, pourvue d'une voie d'eau naturelle, serait aussi la seule qui se prêterait à un système de communication provisoire, et sur petite échelle, reliée par un chemin de fer. Dans l'un et l'autre cas, une tranchée profonde serait nécessaire dans une étendue de plusieurs milles; mais il ne faut pas qu'un travail semblable effraye l'imagination. Sur les plateaux mexicains existe, sous le nom de *Desague de Huéhuétoaca*, un ouvrage exécuté par les Espagnols, et non moins colossal que le percement de l'isthme. Il eut pour but de préserver la vallée de Mexico des inondations, en donnant un écoulement aux eaux des divers lacs par une galerie souterraine creusée dans les collines de Nochistongo. Ouverte le 28 octobre 1507, cette galerie (*socabon*) fut achevée en douze mois, sur un développement de 6,600 mètres. En 1508, le vice-roi la parcourut à cheval. Huit mille Indiens avaient péri à la tâche. Malheureusement le terrain était meuble; il céda bientôt. Il fallut soutenir le plafond formé de couches alternantes de marne et d'argile durcies. Les eaux minèrent les murs latéraux, et

(*) On a vu en effet, dans le paragraphe relatif à la délimitation du territoire guatemalien, que le gouvernement de la Colombie faisait valoir des droits de propriété sur le pays des Mosquitos. Or, l'embouchure du fleuve Saint-Jean se trouve principalement sur le littoral en litige. On ne pourrait donc songer à l'exécution du projet par le lac de Nicaragua, sans terminer préalablement la contestation élevée entre les deux républiques.

encombrèrent leur lit par des sédiments successifs. La galerie fut bouchée, et de nouvelles inondations menacèrent Mexico. Alors ce travail gigantesque recommença sur nouveaux frais; une tranchée à ciel ouvert dut remplacer la galerie. Cette fois, la besogne, mal dirigée, se prolongea durant deux siècles. Dans son état actuel, cet ouvrage est une des choses les plus prodigieuses qui existent. Si la fosse était remplie d'eau à une profondeur de dix mètres, des vaisseaux de guerre passeraient au travers de la rangée des montagnes qui ceignent le bassin de Mexico. Quand on a vu le *Desague de Huéhuétoca*, la canalisation de l'isthme de Panama n'est plus un problème, mais seulement une question de temps.

« En fait d'ouvrages analogues, on ne peut guère citer, en Europe, que les canaux d'Amsterdam et le célèbre canal Calédonien (*). Quoique ces deux travaux n'aient pas la grandeur du projet qui nous occupe, ils doivent être regardés comme une preuve de ce que peut le génie humain dans une telle voie. Par les résultats obtenus, on a été à même de comprendre que des réalisations de ce genre ne sont pas seulement glorieuses, mais encore souverainement utiles. La jonction des deux océans laisserait bien loin tous les précédents, et serait pour l'univers entier un titre de grandeur et une source de richesse (**). La navi-

(*) Le canal Calédonien qui réunit les deux mers d'Écosse et d'Irlande, a coûté 24,673,000 francs. Il donne passage à des bâtiments de 1,000 tonneaux et à des corvettes de 32 canons. Il a environ 10 milles de plus en longueur que n'aurait la communication entre Chagrès et Panama.

(**) D'après les documents officiels, l'Angleterre et les États-Unis ont expédié, en 1835, 205,000 tonneaux de marchandises par le cap Horn; la France, 30,000; la Hollande, 48,000; l'Espagne, le Danemark et la Suède, 17,000 environ; en tout 300,000 tonneaux. L'allée et le retour se composent donc, dans l'état actuel, de 600,000 tonneaux. Or, le transport par le cap Horn a dû occasionner des frais extraordinaires: 1° une assurance exorbitante; 2° un in-

terêt de deux mois et demi de traversée sur la valeur de la cargaison et de la coque du bâtiment; 3° un excédant de dépense en traitement d'officiers, gages d'équipages, etc., tous déboursés forcés qu'éviterait le passage au travers de l'isthme, qu'on ne peut pas évaluer à moins de 25 francs par tonneau, en moyenne, c'est-à-dire, à 15 millions pour les 600,000 tonneaux. En estimant les droits de péage à la moitié, c'est-à-dire à 7 millions et demi, les trente millions que coûterait un canal seraient amortis au bout de quatre années d'exploitation active, sans compter le développement que cette voie nouvelle imprimerait nécessairement à la navigation.

gation périlleuse et souvent fatale du cap Horn serait à l'instant même supprimée, et les républiques naissantes de l'Amérique occidentale entreraient d'une manière soudaine et active dans le giron commercial du monde européen. »

Nous avons donné quelque étendue à l'examen de cette question du percement de l'Amérique centrale, parce qu'elle a une importance que tout le monde apprécie; il nous a paru d'ailleurs plus convenable de nous arrêter sur ce sujet si intéressant et généralement si peu connu, que sur des détails géographiques, qui auraient surchargé cette notice sans utilité pour le lecteur.

VILLES PRINCIPALES DU GUATEMALA.

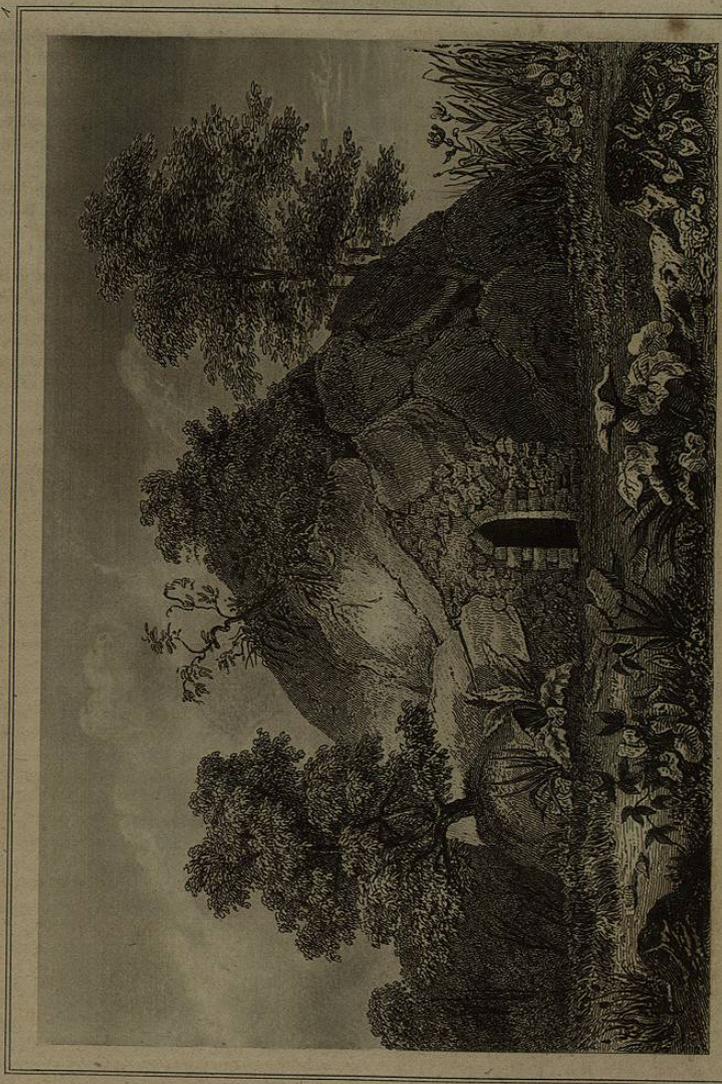
Nous n'avons pas encore parlé des principales villes du Guatemala; cependant elles méritent d'autant plus d'être mentionnées dans ce travail, que la plupart ont un passé historique plein de faits curieux ou importants.

Guatemala est la quatrième ville de ce nom. La première, qui s'appelait *Tecpanguatemala*, était la résidence des rois kachiquels. Elle fut si complètement détruite, que les historiens espagnols n'ont pu reconnaître la place qu'elle occupait.

La seconde fut fondée en 1524, par Alvarado, entre deux volcans, dont l'un vomissait des flammes, et l'autre des torrents d'eau. Ce ne fut d'abord

terêt de deux mois et demi de traversée sur la valeur de la cargaison et de la coque du bâtiment; 3° un excédant de dépense en traitement d'officiers, gages d'équipages, etc., tous déboursés forcés qu'éviterait le passage au travers de l'isthme, qu'on ne peut pas évaluer à moins de 25 francs par tonneau, en moyenne, c'est-à-dire, à 15 millions pour les 600,000 tonneaux. En estimant les droits de péage à la moitié, c'est-à-dire à 7 millions et demi, les trente millions que coûterait un canal seraient amortis au bout de quatre années d'exploitation active, sans compter le développement que cette voie nouvelle imprimerait nécessairement à la navigation.

MEXIQUE.



Tombeau des Péris.