

Le goût de la musique, répandu dans tout le Pérou, se change en passion dans la capitale. Ses murs ne retentissent que de chansons, que de concerts de voix et d'instrumens. Les bals sont fréquens. On y danse avec une légèreté surprenante : mais on néglige trop les grâces des bras pour s'attacher à l'agilité des pieds, surtout aux inflexions du corps, images des vrais mouvemens de la volupté.

Tels sont les plaisirs que les femmes, toutes vêtues d'une manière plus élégante que modeste, goûtent et répandent dans Lima. Mais c'est particulièrement dans les délicieux salons où elles reçoivent compagnie qu'on les trouve séduisantes. Là, nonchalamment couchées sur une strade qui a un demi-pied d'élévation et cinq ou six de large, et sur des tapis et des carreaux superbes, elles coulent des jours tranquilles dans un délicieux repos. Les hommes qui sont admis à leur conversation s'asseyent à quelque distance, à moins qu'une grande familiarité n'appelle ces adorateurs jusqu'à la strade, qui est comme le sanctuaire du culte et de l'idole. Cependant les divinités aiment mieux y être libres que fières; et, bannissant le cérémonial, elles jouent de la harpe ou de la guitare, chantent même et dansent quand on les en prie.

Les citoyens les plus distingués trouvent dans les majorats ou substitutions perpétuelles que leur ont transmis les premiers conquérans leurs an-

cêtres, de quoi fournir à ces profusions; mais les biens-fonds n'ont pas suffi à un grand nombre de familles, même très-anciennes. La plupart ont cherché des ressources dans le commerce. Une occupation si digne de l'homme, dont il étend à la fois l'activité, les lumières et la puissance, ne leur a jamais paru déroger à leur noblesse; et les lois les ont confirmés dans une manière de penser si utile et si raisonnable. Leurs fonds, joints aux remises qu'on fait sans cesse de l'intérieur de l'empire, ont rendu Lima le centre de toutes les affaires que les provinces du Pérou font entre elles; des affaires qu'elles font avec le Mexique et le Chili; des affaires plus importantes qu'elles font avec la métropole.

Le détroit de Magellan paraissait la seule voie ouverte pour cette dernière liaison. La longueur du trajet; la frayeur qu'inspiraient des mers orageuses et peu connues; la crainte d'exciter l'ambition des autres nations; l'impossibilité de trouver un asile dans des événemens malheureux; d'autres considérations peut-être, tournèrent toutes les vues vers Panama.

Cette ville, qui avait été la porte par où l'on était entré au Pérou, s'était élevée à une grande prospérité, lorsqu'en 1670 elle fut pillée et brûlée par des pirates. On l'a rebâtie dans un lieu plus avantageux, à quatre ou cinq milles de sa première place, et à trois lieues du port de Perico, formé par un grand nombre d'îles, et assez vaste

xxx.
Panama fut long-temps le pont de communication du Pérou avec l'Espagne. Comment s'entretenait ce commerce.

pour contenir les plus nombreuses flottes. Elle donne des lois aux provinces de Panama, de Veraguas et de Darien, régions sans habitans, sans culture, sans richesses, et qu'on décora du grand nom de royaume de terre-ferme à une époque où l'on espérait beaucoup de leurs mines. De son propre fonds Panama n'a jamais offert au commerce que des perles.

La pêche s'en fait dans quarante-trois îles de son golfe. La plupart des habitans y emploient ceux de leurs nègres qui sont bons nageurs. Ces esclaves plongent et replongent dans la mer, jusqu'à ce que cet exercice violent ait épuisé leurs forces ou lassé leur courage.

Chaque noir doit rendre un nombre fixe d'huîtres. Celles où il n'y a point de perle, celles où la perle n'est pas entièrement formée, ne sont pas comptées. Ce qu'il peut trouver au-delà de l'obligation qui lui est imposée lui appartient incontestablement. Il peut le vendre à qui bon lui semble; mais pour l'ordinaire il le cède à son maître pour un prix modique.

Des monstres marins, plus communs aux îles où se trouvent les perles, que sur les côtes voisines, rendent cette pêche dangereuse. Quelques-uns dévorent en un instant les plongeurs. Le *mantas*, qui tire son nom de sa figure, les roule sous son corps et les étouffe. Pour se défendre contre de tels ennemis, chaque pêcheur est armé d'un poignard. Aussitôt qu'il aperçoit quelqu'un de ces

poissons voraces, il l'attaque avec précaution, le blesse et le met en fuite. Cependant il périt toujours quelques pêcheurs, et il y en a un grand nombre d'estropiés.

Les perles de Panama sont communément d'assez belle eau. Il y en a même de remarquables par leur grosseur et par leur figure. L'Europe en achetait autrefois une partie: mais depuis que l'art est parvenu à les imiter, et que la passion pour les diamans en a fait tomber ou diminuer l'usage, c'est le Pérou qui les prend toutes.

Cette branche de commerce contribua cependant beaucoup moins à donner de la célébrité à Panama que l'avantage dont elle jouissait d'être l'entrepôt de toutes les productions du pays des incas, destinées pour notre hémisphère. Ces richesses, arrivées par une flottille, étaient voiturées, les unes à dos de mulet, et les autres par le Châgre à Porto-Bello, situé sur la côte septentrionale de l'isthme qui sépare les deux mers.

Quoique la position de cette ville eût été reconnue et approuvée par Colomb, en 1502, elle ne fut bâtie qu'en 1584 des débris de Nombre-de-Dios. Elle est disposée en forme de croissant sur le penchant d'une montagne qui entoure le port. Ce port célèbre, autrefois très-bien défendu par des fortifications que l'amiral Vernon détruisit en 1740, paraît offrir une entrée large de six cents toises: mais elle est tellement rétrécie par des rochers à fleur d'eau, qu'elle se trouve réduite à

un canal étroit. Les vaisseaux n'y arrivent qu'à la toue, parce qu'ils trouvent toujours des vents contraires ou un grand calme. Ils y jouissent d'une sûreté entière.

L'intempérie de Porto-Bello est si connue, qu'on l'a surnommé le tombeau des Espagnols. Ce fut plus d'une fois une nécessité d'y abandonner des navires dont les équipages avaient tous péri. Les habitans eux-mêmes n'y vivent pas longtemps, et ont généralement un tempérament vicié. Il est comme honteux d'y demeurer. On n'y voit que quelques nègres, quelques mulâtres, un petit nombre de blancs qui y sont fixés par les emplois du gouvernement. La garnison même, quoique composée seulement de cent cinquante hommes, n'y reste jamais plus de trois mois de suite. Jusqu'au commencement du siècle, aucune femme n'avait osé y accoucher; elle aurait cru vouer ses enfans, se vouer elle-même à une mort certaine. Les plantes transplantées dans cette région funeste, où la chaleur, l'humidité, les vapeurs sont excessives et continuelles, n'ont jamais prospéré. Il est établi que les animaux domestiques de l'Europe, qui se sont prodigieusement multipliés dans toutes les parties du Nouveau-Monde, perdent leur fécondité en arrivant à Porto-Bello; et à en juger par le peu qu'il y en a, malgré l'abondance des pâturages, on serait porté à croire que cette opinion n'est pas mal fondée.

Les désordres du climat n'empêchèrent pas que

Porto-Bello ne devint d'abord le théâtre du plus grand commerce qui ait jamais existé. Tandis que les richesses du Nouveau-Monde y arrivaient pour être échangées contre l'industrie de l'ancien, les vaisseaux partis d'Espagne, et connus sous le nom de *galions*, s'y rendaient de leur côté, chargés de tous les objets de nécessité, d'agrément ou de luxe, qui pouvaient tenter les possesseurs des mines.

Les députés des deux commerces réglaient à bord de l'amiral le prix des marchandises sous les yeux du commandant de l'escadre et du président de Panama. L'estimation ne portait pas sur la valeur intrinsèque de chaque chose, mais sur sa rareté ou son abondance. L'habileté des agens consistait à si bien faire leurs combinaisons, que les cargaisons apportées d'Espagne absorbassent tous les trésors venus du Pérou. On regardait la foire comme mauvaise lorsqu'il se trouvait des marchandises négligées faute d'argent, ou de l'argent sans emploi faute de marchandises. Dans ce cas seulement, il était permis aux négocians européens d'aller achever leurs ventes dans la mer du Sud, et aux négocians péruviens de faire des remises à la métropole pour leurs achats.

Dès que les prix étaient réglés, les échanges commençaient. Ils n'étaient ni longs, ni difficiles. La franchise la plus noble en était la base. Tout se passait avec tant de bonne foi, qu'on

n'ouvrait pas les caisses des piastres, qu'on ne vérifiait pas le contenu des ballots. Jamais cette confiance réciproque ne fut trompée. Il se trouva plus d'une fois des sacs d'or mêlés parmi des sacs d'argent, des articles qui n'étaient pas portés sur les factures. Les méprises étaient réparées avant le départ des vaisseaux ou à leur retour. Seulement il arriva, en 1654, un événement qui aurait pu altérer cette confiance. On trouva en Europe que toutes les piastres reçues à la dernière foire avaient un cinquième d'alliage. La perte fut soufferte par les commerçans espagnols; mais, comme les monnayeurs de Lima furent reconnus pour auteurs de cette malversation, la réputation des marchands péruviens ne souffrit aucune atteinte.

La foire, dont la mauvaise qualité de l'air avait fait fixer la durée à quarante jours, se tint d'abord assez régulièrement. On voit par des actes de 1595 que les galions devaient être expédiés d'Espagne tous les ans, au plus tard tous les dix-huit mois; et les douze flottes parties depuis le 4 août 1628, jusqu'au 3 juin 1645, prouvent qu'on ne s'écartait pas de cette règle. Elles revenaient, après un voyage de onze, de dix, quelquefois même de huit mois, chargées d'immenses richesses en or, en argent et en marchandises.

Cette prospérité continua sans interruption jusqu'au milieu du dix-septième siècle. Avec la

perte de la Jamaïque, commença une contrebande considérable, qui jusqu'alors avait été peu de chose. Le sac de Panama, en 1670, par le pirate anglais Jean Morgan, eut des suites encore plus fâcheuses. Le Pérou, qui envoyait ses fonds d'avance dans cette ville, ne les y fit plus passer qu'après l'arrivée des galions à Carthagène. Ce changement occasionna des retards, des incertitudes. Les foires diminuèrent, et le commerce interlope augmenta.

L'élévation d'un prince français sur le trône de Charles-Quint alluma une guerre générale; et, dès les premières hostilités, les galions furent brûlés dans le port de Vigo, où l'impossibilité de gagner Cadix les avait forcés de se réfugier. La communication de l'Espagne avec Porto-Bello fut alors tout-à-fait interrompue, et la mer du Sud eut plus que jamais des liaisons directes et suivies avec l'étranger.

La pacification d'Utrecht ne finit pas le désordre. Le malheur des circonstances voulut que la cour de Madrid ne pût pas se dispenser de donner exclusivement à une compagnie anglaise le privilège de pourvoir le Pérou d'esclaves. Elle se vit même forcée d'accorder à ce corps avide le droit d'envoyer à chaque foire un vaisseau chargé des différentes marchandises que le pays pouvait consommer. Ce bâtiment, qui n'aurait dû être que de cinq cents tonneaux, en portait toujours plus de mille. On ne lui donnait ni eau, ni vivres.

Quatre ou cinq navires qui le suivaient fournissaient à ses besoins, et substituèrent des effets nouveaux aux effets déjà vendus. Les galions, écrasés par cette concurrence, l'étaient encore par les versements frauduleux dans tous les ports où l'on conduisait les nègres. Enfin il fut impossible, après l'expédition de 1737, de soutenir plus long-temps ce commerce, et l'on vit finir ces fameuses foires si enviées des nations, quoiqu'elles dussent être regardées comme le trésor commun de tous les peuples.

Depuis cette époque, Panama et Porto-Bello sont infiniment déchus. Ces deux villes ne servent plus qu'à quelques branches peu importantes d'un commerce languissant. Les affaires plus considérables ont pris une autre direction.

xxx.
Les Espagnols ont substitué la route du détroit de Magellan et du cap de Horn à celle de Panama.

On sait que Magellan découvrit en 1520, à l'extrémité méridionale de l'Amérique, le fameux détroit qui porte son nom. Il y vit, et l'on y a vu souvent depuis, des hommes qui avaient environ un pied de plus que les Européens. D'autres navigateurs n'ont rencontré sur les mêmes plages que des hommes d'une taille ordinaire. Pendant deux siècles on s'est mutuellement accusé d'ignorance, de prévention, d'imposture. Enfin il est arrivé des voyageurs auxquels un heureux hasard a présenté des hordes d'une hauteur commune, des hordes d'une stature élevée, et qui ont conclu d'un événement aussi décisif que leurs précurseurs avaient eu

raison dans ce qu'ils affirmaient, et tort dans ce qu'ils avaient nié. Alors seulement on a fait attention qu'il n'y avait point d'habitans sédentaires dans ces lieux incultes; qu'ils y arrivaient de différentes régions plus ou moins éloignées, et qu'il était vraisemblable que les sauvages d'une contrée étaient plus grands que ceux d'une autre. La physique a appuyé cette conjecture. Jamais en effet on ne pourra raisonnablement penser que la nature s'éloigne plus de ses voies en engendrant ce qu'il nous a plu de nommer *géans* qu'en donnant le jour à ce que nous appelons *nains*.

Il y a des géans et des nains dans toutes les contrées. Il y a des géans, des nains et des hommes d'une taille commune nés d'un même père et d'une même mère. Il y a des géans, des nains dans toutes les espèces d'animaux, d'arbres, de fruits, de plantes; et quel que soit le système qu'on préfère sur la génération, on ne doit non plus s'étonner de la diversité de la taille entre les hommes dans la même famille ou dans des familles différentes que de voir des fruits différens en volume à un arbre voisin ou sur le même arbre. Celui qui expliquera un de ces phénomènes les aura tous expliqués.

Le détroit de Magellan a cent quatorze lieues de long, et en quelques endroits moins d'une lieue de large. Il sépare la terre des Patagons de celle de Feu, qu'on présume n'avoir formé au-

trefois qu'un même continent. La conformité de leurs stériles côtes, de leur âpre climat, de leurs monstrueux rochers, de leurs montagnes inaccessibleles, de leurs neiges éternelles, de leurs sauvages habitans, tout doit faire penser que ce grand canal de navigation est l'ouvrage de quelqu'une de ces révolutions physiques qui changent si souvent la face du globe.

Quoique ce fût long-temps le seul passage connu pour arriver à la mer du Sud, les dangers qu'on y trouvait le firent presque oublier. La hardiesse du célèbre Drake, qui porta par cette voie le ravage sur les côtes du Pérou, inspira aux Espagnols la résolution d'y former un grand établissement, destiné à préserver de toute invasion cette riche partie du Nouveau-Monde.

Pedro Sarmiento, chargé de cette entreprise importante, partit d'Europe en 1581 avec vingt-trois navires et trois mille cinq cents hommes. L'expédition fut contrariée par des calamités si multipliées, que l'amiral n'arriva l'année suivante au détroit qu'avec quatre cents hommes, trente femmes, et des vivres pour sept ou huit mois. Les restes déplorables d'une si belle peuplade furent établis à Philippéville, dans une baie sûre, commode, spacieuse. Mais l'infortune, qui avait si cruellement assailli les Espagnols dans leur traversée, les poursuivit obstinément au terme de leur voyage. On ne leur envoya aucun secours; le pays ne fournissait point de subsistance, et ils

pérèrent de misère. De vingt-quatre malheureux qui avaient échappé à ce fléau terrible, vingt-trois, dont la destinée est toujours restée inconnue, s'embarquèrent pour la rivière de la Plata. Fernando Gomez, le seul qui restait, fut recueilli, en 1587, par le corsaire anglais Cawendish, qui donna au lieu où il l'avait trouvé le nom de *Port-famine*.

Cependant la destruction de la colonie eut de moindres suites qu'on ne la craignait. Le détroit de Magellan cessa bientôt d'être la route des pirates que leur avidité conduisait dans ces régions éloignées. En 1616, des navigateurs hollandais ayant doublé le cap de Horn, ce fut dans la suite le chemin que suivirent les ennemis de l'Espagne qui voulaient passer dans la mer du Sud. Il fut encore plus fréquenté par les vaisseaux français durant la guerre qui bouleversa l'Europe au commencement du siècle. L'impossibilité où se trouvait Philippe V d'approvisionner lui-même ses colonies, enhardit les sujets de son aïeul à aller au Pérou. Le besoin où l'on y était de toutes choses fit recevoir ces alliés avec joie, et ils gagnèrent dans les premiers temps jusqu'à huit cents pour cent. Les négocians de Saint-Malo qui s'étaient emparés de ce commerce n'acquirent pas des richesses pour eux seuls. En 1709, ils les livrèrent à leur patrie, accablée par l'inclémence des saisons, par des défaites réitérées, par une administration ignorante, arbitraire et fiscale. Une navigation qui permettait

de si nobles sacrifices excita bientôt une émulation trop universelle. La concurrence devint si considérable, les marchandises tombèrent dans un tel avilissement, qu'il fut impossible de les vendre, et que plusieurs armateurs les brûlèrent pour n'être pas réduits à les remporter. L'équilibre ne tarda pas à se rétablir; et ces étrangers faisaient des bénéfices assez considérables, lorsque la cour de Madrid prit, en 1718, des mesures efficaces pour les éloigner de ces parages, qu'on trouvait qu'ils fréquentaient depuis trop longtemps.

Cependant ce ne fut qu'en 1740 que les Espagnols commencèrent à doubler eux-mêmes le cap de Horn. Ils employèrent des bâtimens et des pilotes malouins dans leurs premiers voyages; mais une assez courte expérience les mit en état de se passer de secours étrangers; et ces mers orageuses furent bientôt plus familières à leurs navigateurs qu'elles ne l'avaient jamais été à leurs maîtres dans cette carrière.

xxxii.
Le Pérou est-il aussi riche qu'il l'était autrefois?

Jusqu'alors la haute opinion qu'on avait toujours eue, et long-temps avec raison, des richesses du Pérou s'était maintenue. La cour d'Espagne accusait le commerce interlope d'en avoir détourné la plus grande partie, et elle se flattait que le nouveau système les ramènerait dans ses ports en aussi grande abondance qu'aux époques les plus reculées. Une évidence à laquelle il fut impossible de se refuser réduisit les plus incrédules

à voir que les mines de cette partie du Nouveau-Monde n'étaient plus ce qu'elles avaient été; et que ce qu'elles avaient laissé de vide n'avait pas été rempli par d'autres objets.

Depuis 1748 jusqu'en 1753, Lima ne reçut d'Espagne, pour tout le Pérou, que dix navires, qui remportèrent chaque année 30,764,617 liv. Cette somme était formée par 4,594,192 liv. en or; par 20,673,657 l. en argent; par 5,496,768 l. en productions diverses.

Ces productions furent trente et un mille quintaux de cacao, qui furent vendus en Europe 3,240,000 liv. Six cents quintaux de quinquina, qui furent vendus 207,360 livres. Quatre cent soixante-dix quintaux de laine de vigogne, qui furent vendus 324,000 liv. Dix mille huit cent cinquante quintaux de cuivre, qui furent vendus 810,108 liv. Dix mille six cents quintaux d'étain, qui furent vendus 915,300 liv.

Dans l'or et l'argent 1,620,000 liv. appartenaient au gouvernement; 19,422,671 livres au commerce; 4,225,178 liv. au clergé, ou aux officiers civils et militaires.

Dans les marchandises il y avait 1,381,569 liv. pour la couronne, et 4,115,199 liv. pour les négocians.

Le temps a un peu changé l'état des choses; mais l'amélioration n'est pas considérable.