

plus d'obstacles qu'on n'était en état de lui en opposer.

xxiv.
Y a-t-il dans
la baie
d'Hudson un
passage qui
conduise aux
Indes orien-
tales.

Mais ce n'est ni l'extraction de ces sauvages richesses, ni l'accroissement que ce commerce pourrait recevoir s'il devenait libre, qui ont seuls fixé l'attention de l'Angleterre sur cette partie glaciale du Nouveau-Monde. La baie d'Hudson a été longtemps regardée, et on la regarde encore comme la route la plus courte de l'Europe aux Indes orientales, aux contrées les plus riches de l'Asie.

Ce fut Cabot qui le premier eut l'idée d'un passage par le nord-ouest à la mer du sud. Ses succès se terminèrent à la découverte de l'île de Terre-Neuve, qu'il fit pour l'Angleterre.

En 1536, Martin Frohisber reprit le projet. Un détroit qu'il trouva sur la pointe la plus méridionale du Groenland lui donna d'abord de grandes espérances; mais il fallut y renoncer, après l'avoir remonté un peu plus de cinquante lieues.

Quelques années après, Humphrey Gilbert entra dans la carrière; sans avoir atteint le but qu'il se proposait, son expédition fut utile à l'Angleterre. Ce fut lui qui avertit sa nation des avantages qu'elle pourrait tirer de l'établissement d'une grande pêcherie à Terre-Neuve.

Le désir d'abrèger la navigation aux Indes orientales, dont le commerce échauffait alors toutes les imaginations, détermina en 1585 les négocians de Londres et des autres ports du royaume à faire chercher trois fois le passage. Les trois voyages

furent également malheureux, sans que Jean Davis, qui les avait tous conduits, perdit rien de sa confiance.

Celle du public ne fut ranimée qu'après que Hudson fut entré dans le détroit qui porte son nom. Soit conviction, soit pour se faire pardonner leur crime, les scélérats qui avaient fait périr leur chef assurèrent qu'on trouverait infailliblement ce qu'on cherchait; et leur audace en imposa à la nation entière.

Entraîné par ces rapports unanimes et par l'opinion générale, Henri Button mit à la voile en 1611. Il cingla vers le détroit d'Hudson, pénétra deux cents lieues plus loin que son prédécesseur, et passa l'hiver au port Nelson, où il perdit la moitié de son équipage. Sans avoir fait aucune découverte essentielle, il ne laissa pas d'assurer l'existence du passage.

Button était à peine revenu, que Baffin partit. Le peu de succès d'une tentative ne l'empêcha pas d'en faire une seconde qui eut le sort de la première.

A cette époque, le gouvernement créa un monopole pour la baie d'Hudson, et lui imposa l'obligation de chercher le passage. La même obligation fut imposée aux bâtimens employés à la pêche de la baleine. Des deux côtés ce devoir fut également négligé.

Luc Fox fut blessé de cette indifférence. Il se détermina, en 1631, à cette navigation pénible,

et ne fut pas plus heureux que ceux qui l'avaient précédé.

Le capitaine James, qui suivit immédiatement, parcourut la baie d'Hudson d'une extrémité à l'autre, et il affirma que le passage n'existait pas.

Ce témoignage arrêta les expéditions pendant un siècle. Elles furent reprises en 1745 par Middleton, qui dissipa quelques-unes des ténèbres qui duraient depuis deux siècles. Sur quoi ce navigateur fonde-t-il de meilleures espérances? D'après quelles expériences ose-t-il former ses conjectures? Transcrivons ses raisonnemens.

Trois vérités dans l'histoire de la nature doivent passer désormais pour démontrées. La première est que les marées viennent de l'Océan, et qu'elles entrent plus ou moins avant dans les autres mers, à proportion que ces divers canaux communiquent avec le grand réservoir par des ouvertures plus ou moins considérables; d'où il s'ensuit que ce mouvement périodique n'existe point, ou ne se fait presque pas sentir dans la Méditerranée, dans la Baltique, et dans les autres golfes qui leur ressemblent. La seconde vérité de fait est que les marées arrivent plus tard et plus faibles dans les lieux éloignés de l'Océan que dans les endroits qui le sont moins. La troisième est que les vents violens qui soufflent avec la marée la font monter au-delà de ses bornes ordinaires, et qu'ils la retardent en la diminuant, lorsqu'ils soufflent dans un sens contraire.

D'après ces principes, il est constant que, si la baie d'Hudson était un golfe enclavé dans des terres, et qu'il ne fût ouvert qu'à la mer Atlantique, la marée y devrait être peu marquée, qu'elle devrait s'affaiblir en s'éloignant de sa source, et qu'elle devrait perdre de sa force lorsqu'elle aurait à lutter contre les vents. Or il est prouvé par des observations faites avec la plus grande intelligence, avec la plus grande précision, que la marée s'élève à une grande hauteur dans toute l'étendue de la baie. Il est prouvé qu'elle s'élève à une plus grande hauteur au fond de la baie que dans le détroit même, ou au voisinage. Il est prouvé que cette hauteur augmente encore lorsque les vents opposés au détroit se font sentir. Il doit donc être prouvé que la baie d'Hudson a d'autres communications avec l'Océan que celle qu'on a déjà trouvée.

Ceux qui ont cherché à expliquer des faits si frappans, en supposant une communication de la baie d'Hudson avec celle de Baffin, avec le détroit de Davis, se sont manifestement égarés. Ils ne balanceraient pas à abandonner leur conjecture, qui n'a d'ailleurs aucun fondement, s'ils voulaient faire attention que la marée est beaucoup plus basse dans le détroit de Davis, dans la baie de Baffin que dans celle d'Hudson.

Si les marées qui se font sentir dans le golfe dont il s'agit ne peuvent venir ni de l'Océan Atlantique, ni d'aucune autre mer septentrionale

où elles sont toujours beaucoup plus faibles, on ne pourra s'empêcher de penser qu'elles doivent avoir leur source dans la mer du Sud. Ce système doit tirer un grand appui d'une vérité incontestable ; c'est que les plus hautes marées qui se fassent remarquer sur ces côtes sont toujours causées par les vents du nord-ouest, qui soufflent directement contre ce détroit.

Après avoir constaté, autant que la nature le permet, l'existence d'un passage si long-temps et si inutilement désiré, il reste à déterminer dans quelle partie de la baie il doit se trouver. Tout invite à croire que le Welcome à la côte occidentale, doit fixer les efforts qui ont été dirigés jusqu'ici de toutes parts, sans choix et sans méthode. On y voit le fond de la mer à la profondeur de onze brasses : c'est un indice que l'eau y vient de quelque océan, parce qu'une semblable transparence est incompatible avec des décharges de rivières, de neiges fondues et de pluies. Des courans, dont on ne saurait expliquer la violence qu'en les faisant partir de quelque mer occidentale, tiennent ce lieu débarrassé de glaces, tandis que le reste du golfe en est entièrement couvert. Enfin les baleines, qui cherchent constamment dans l'arrière-saison à se retirer dans des climats plus chauds, s'y trouvent en fort grand nombre à la fin de l'été ; ce qui paraît indiquer un chemin pour se rendre, non à l'océan septentrional, mais à la mer du Sud.

Il est raisonnable de conjecturer que le passage est court. Toutes les rivières qui se perdent dans la côte occidentale de la baie d'Hudson sont faibles et petites ; ce qui fait présumer qu'elles ne viennent pas de loin, et que par conséquent les terres qui séparent les deux mers ont peu d'étendue. Cet argument est fortifié par la hauteur et la régularité des marées. Partout où le flux et le reflux observent des temps à peu près égaux, avec la seule différence qui est occasionnée par le retardement de la lune dans son retour au méridien, on est assuré de la proximité de l'Océan, d'où viennent ces marées. Si le passage est court, et qu'il ne soit pas avancé dans le nord, comme tout annonce qu'il ne l'est point, on doit présumer qu'il n'est pas difficile. La rapidité des courans qu'on observe dans ces parages et qui ne permettent pas aux glaces de s'y arrêter, ne peut que donner du poids à cette conjecture.

L'utilité, les avantages de la découverte qui reste à faire sont si sensibles, qu'il y aurait de l'inconséquence à l'abandonner. Il est de l'intérêt comme de la dignité de la Grande-Bretagne de poursuivre ses tentatives jusqu'à ce qu'elle ait réussi, ou que l'impossibilité du succès lui soit démontrée. La résolution qu'elle a prise en 1745 de promettre une récompense considérable aux navigateurs qui réussiraient dans ce grand projet montre sa sagesse jusque dans sa générosité, mais ne suffit pas pour atteindre au but qu'elle se

propose. Le ministère anglais ne peut ignorer que les efforts de l'état ou des particuliers n'y parviendront pas jusqu'à ce que le commerce de la baie d'Hudson soit entièrement libre. Il doit l'être pour toutes sortes de raisons, et en particulier parce que le terme de l'octroi accordé par Charles II est expiré depuis long-temps, et n'a jamais été légalement prolongé. La compagnie qui l'exerce depuis 1670, non contente de négliger l'objet de son institution, en ne faisant aucune démarche pour découvrir le passage du nord-ouest, a contrarié de toutes ses forces ceux que l'amour de la gloire, ou d'autres motifs, poussaient à cette entreprise. Rien ne peut changer cet esprit d'iniquité qui tient à l'essence même du monopole.

xxv.
Le passage
de la baie
d'Hudson
aux Indes
orientales a-
t-il été cher-
ché convena-
blement ?

Pendant ce ne serait peut-être pas aux mers septentrionales qu'il faudrait s'attacher principalement pour découvrir le passage si désiré. Un bruit sourd se répandit, il y a deux siècles, qu'il en existait un ailleurs, qu'on désignait quelquefois sous le nom d'*Anian*. Les Espagnols, qui ne connaissaient pas encore la voie du cap de Horn pour entrer dans la mer du Sud, et qui n'y arrivaient que par le détroit de Magellan, décrié par de fréquens naufrages, saisirent avec chaleur cette opinion populaire. Ils firent cinq expéditions aussi dispendieuses qu'inutiles, et finirent par désabuser l'Europe sur une fable qu'on les accusait d'avoir inventée pour détourner les autres nations du dessein de chercher un canal vers le septentrion.

Ce repos ne fut pas, dit-on, de durée. La cour de Madrid, avertie que la Nouvelle-Angleterre prépare, en 1636, un nouvel armement pour découvrir le passage par la mer Glaciale, ordonne de son côté, au Pérou, un autre armement pour aller à la rencontre de ces navigateurs. L'amiral de Fuente, chargé de cette expédition, part vers le milieu de 1640 de Callao avec quatre bâtimens. Il se débarrasse très-rapidement de tous les obstacles que la nature oppose à ses opérations, et arrive lui-même à la baie d'Hudson, tandis que ses lieutenans pénètrent dans le détroit de Davis et dans la mer de Tartarie, à la pointe de l'Asie. Après la découverte de ces trois passages, la petite flotte regagne très-heureusement la mer du Sud, d'où elle était sortie. On a prétendu que le conseil des Indes avait mystérieusement dérobé aux nations la connaissance de cet événement, et qu'il avait supprimé avec le plus grand soin toutes les pièces qui en pourraient un jour rappeler le souvenir. A leur tour, les Espagnols assurent que l'expédition de Fuente, la découverte, tout est également chimérique; et l'on ne saurait douter qu'ils n'aient entièrement raison.

Il est très-possible que les écrits récemment publiés à cette occasion aient excité une curiosité louable. Le gouvernement du Mexique, animé du même feu qui commence à échauffer sa métropole, fit partir, le 13 juin 1773, une frégate dont la mission était de reconnaître l'Amérique à

la plus haute latitude qu'il serait possible. Ceux qui la montaient aperçurent la côte à 40, à 49, et même à 55 degrés 45 minutes, précisément à l'endroit que le capitaine Tichivikow l'avait découverte à sa première expédition du Kamtchatka. Le vaisseau entra dans le port de San-Blas pour y prendre de nouveaux vivres et recommencer ses courses. On ne peut guère douter que le désir d'éclaircir ce qui regarde le passage du nord-ouest ne soit le but principal de tous ses travaux.

Après tant d'agitations infructueuses, qu'il paraisse un navigateur dont l'âme forte ne connaisse point de périls qui ne soient au-dessous d'elle; que la grandeur et la variété des fatigues n'effraie point son âme; que leur durée ne puisse lasser sa patience; qu'il soit animé du sentiment de la gloire, le seul ressort qui ferme les yeux sur le prix de la vie et qui pousse aux grandes entreprises; qu'il soit instruit pour bien voir; qu'il soit véridique pour ne dire que ce qu'il aura vu, et ses recherches auront peut-être un meilleur succès.

Cet homme extraordinaire s'est montré. C'est Cook; Cook qui laisse si loin de lui tous ses émules. Ce n'était pas assez qu'il eût fait connaître aux nations la mer Pacifique du nord et du sud, jusqu'à ses travaux très-imparfaitement connus. Ce n'était pas assez qu'il eût désabusé les savans de l'existence d'un continent austral ou de la possibilité d'y aborder. De nouveaux dangers, de nou-

velles découvertes l'appelaient. Il lui était réservé de nous apprendre si la mer Atlantique et la mer Pacifique communiquaient ou ne communiquaient pas ensemble par le nord-ouest. Pour l'exécution de ce hardi projet, il parcourut avec l'audace, l'exactitude et l'intelligence qui lui étaient particulières, la côte occidentale de l'Amérique, depuis le 42° degré 27 minutes jusqu'au 70° degré 41 minutes de latitude septentrionale. Cette longue et pénible navigation, que des glaces éternelles le mirent dans l'impossibilité de pousser plus loin, lui démontra que le détroit qui occupait l'Europe depuis trois siècles n'avait point de réalité, ou du moins ne pouvait pas avoir d'utilité. Ces lumières seront favorables à l'humanité; elles mettront fin aux funestes et dispendieux voyages entrepris sans interruption pour découvrir un passage chimérique. Les Russes ne craindront plus d'être troublés dans le commerce exclusif qu'ils exercent sous ce ciel sauvage dans deux établissemens récemment formés vers le 50° degré. Leurs achats d'huile et de fourrures, qui ne passent pas aujourd'hui cinq cent mille livres, acquerront avec le temps une extension dont il serait téméraire de fixer le terme.

Heureux dans sa dernière navigation comme dans celles qui l'avaient précédée, Cook se promettait de soumettre à ses observations le peu qui restait encore à découvrir du globe. Mais, ô incroyable vicissitude des choses humaines! ô

puissance éternelle du sort qui croise ou favorise, retarde ou accélère, arrête ou suspend nos entreprises ! Cook, que la nature avait doué du génie et de l'intrépidité qu'exigent les choses extraordinaires ; Cook, qu'une nation généreuse et éclairée avait pourvu de tous les moyens qui peuvent assurer un succès ; Cook, dont un jeune roi, convaincu sans doute que la vertu suit le progrès des lumières, avait ordonné que durant les hostilités on respectât, on secourût le navire comme en pleine paix ; Cook, qui avait parcouru des espaces immenses et touchait à la fin de ses travaux ; Cook trouve le terme de sa vie sous la main d'un sauvage. L'homme dont la cendre devait reposer à côté de celle des rois est inhumé au pied d'un arbre dans une île presque ignorée.

La découverte du passage aux grandes-Indes par le nord-ouest n'occupa pas seule les puissances maritimes de l'Europe ; elles voulurent aussi arriver dans ces opulentes régions par le nord-est. Cette dernière recherche, aussi infructueuse que la première, a été enfin abandonnée aux Russes, que leur position y rendait plus propres. Ceux d'entre eux qui ont tourné leurs vues vers cet objet en divisent la navigation en trois parties : d'Archangel à la Lena ; de la Lena au Kamtchatka ; du Kamtchatka au Japon.

Personne ne doute plus que la navigation du Kamtchatka au Japon ne soit ouverte. Des vaisseaux partis du Japon échouèrent dans les mers

du Kamtchatka au commencement du siècle ; et plusieurs navires partis du Kamtchatka ont depuis montré leur pavillon sur l'Océan japonais.

On assure qu'en 1648 Deshneff alla de Kovyma au Kamtchatka ; et il est prouvé que les expéditions de la Lena au Kovyma sont assez fréquentes. En admettant comme certain un témoignage unique sur lequel il serait facile d'élever des doutes raisonnables, on ne serait pas fort avancé : les tentatives souvent répétées pendant un siècle pour suivre les traces de ce navigateur obscur ont été toutes également infructueuses.

Aucun géographe n'a avancé que le voyage d'Archangel à la Lena ait été achevé dans une seule expédition ; mais plusieurs ont soutenu qu'il avait été fait par parcelles et à différentes reprises. Rien n'est plus faux. Toutes les relations de quelque poids attestent que nul des navigateurs partis d'Archangel n'a jamais pu passer l'embouchure de la Paisida ; toutes les relations de quelque poids attestent que nul des navigateurs partis de la Lena n'a pu arriver jusqu'à Paisida. Assurer, comme on se l'est permis trop légèrement, que les rédacteurs de ces expéditions, Gmelin et Muller, ont altéré les journaux pour les intérêts présents ou futurs de la Russie, c'est substituer à des témoignages authentiques des doutes injurieux et frivoles.

Admettons que le cap qui se prolonge au nord du Paisida a été doublé ; admettons que Deshneff

a fait heureusement le tour du Tschukotskoi-Noss : de ces suppositions mêmes il ne résulterait aucun avantage.

De quelque partie du globe qu'on veuille aborder au Japon, à la Chine, aux Indes, on ne le peut qu'à la faveur des vents de l'ouest au sud-ouest et au sud, qui soufflent régulièrement depuis le milieu de mai jusqu'au milieu d'octobre; on n'en peut sortir qu'avec les vents qui soufflent le reste de l'année du nord au nord-est et à l'est. En se conformant à ces moussons, les vaisseaux de l'Europe qui doublent le Cap de Bonne-Espérance consomment leur voyage en dix-sept ou dix-huit mois. Il faudrait évidemment le même temps à ceux de nos navires qui prendraient par le nord-est, puisque, soit en allant, soit en revenant, ils auraient à braver les mers glaciales qui ne peuvent être au plus attaquées que dans les mois de juillet et d'août.

xxvi.
Description
de l'île de
Terre-Neuve.

Située entre les 46° et 52° degrés de latitude nord, Terre-Neuve n'est séparée de la côte de Labrador que par un canal de médiocre largeur, connu sous le nom de détroit de Belle-Ile. Sa forme triangulaire renferme un peu plus de trois cents lieues de circonférence. On ne peut parler que par conjecture de son intérieur, parce qu'on n'y a jamais pénétré bien avant, et que vraisemblablement personne n'y pénétrera, vu la difficulté de le tenter, et l'inutilité du moins apparente d'y réussir. Le peu qu'on en connaît est rempli de

rochers escarpés, de montagnes couronnées de mauvais bois, de vallées étroites et sablonneuses. Ces lieux inaccessibles sont remplis de bêtes fauves, qui s'y multiplient d'autant plus aisément, qu'on ne saurait les y poursuivre. Jamais on n'y a vu d'autres sauvages que quelques Eskimaux venus du continent dans la saison des chasses. La côte est partout remplie d'anses, de rades, de ports; quelquefois couverte de mousse, mais plus communément de petits cailloux qui semblent destinés à sécher le poisson qu'on prend aux environs. On éprouve des chaleurs fort vives dans tous les endroits découverts où des pierres plates réfléchissent les rayons du soleil. Le reste du pays est excessivement froid, moins par sa position que par les hauteurs, les forêts, les vents, surtout par ces monstrueuses glaces qui, venues des mers du nord, se trouvent arrêtées sur ses rivages et y séjournent. Les quartiers situés au nord et à l'ouest jouissent constamment du ciel le plus pur: il est beaucoup moins serein à l'est et au sud, trop voisins du grand banc, où il règne un brouillard perpétuel.

La découverte de Terre-Neuve fut faite en 1497 par le Vénitien Jean Cabot, au nom et aux frais de Henri VII. Cet événement n'eut aucune suite. Au retour de ce grand navigateur, l'Angleterre était trop occupée de ses démêlés avec l'Écosse pour penser sérieusement à des intérêts si éloignés.

xxvii.
A quelles
époques et
de quelle
manière les
Anglais et
les Français
s'établirent-
ils à Terre-
Neuve?