

prouver combien les relations commerciales du Mexique avec l'Europe pourront devenir importantes, lorsqu'elles seront délivrées des entraves d'un monopole odieux et désavantageux pour la métropole même.

Le *commerce intérieur* comprend à la fois le transport des productions et des marchandises dans l'intérieur des terres, et le cabotage le long des côtes de la mer des Antilles et de l'Océan Pacifique. Ce commerce n'est pas vivifié par une navigation intérieure sur des fleuves ou sur des canaux artificiels : semblable à la Perse, la majeure partie de la Nouvelle-Espagne manque de rivières navigables. Le Rio del Norte, qui, par sa largeur, ne le cède presque pas au Mississipi, arrose des terrains susceptibles d'une belle culture, mais qui n'offrent, dans leur état actuel, qu'un vaste désert. Cette grande rivière n'entretient pas plus l'activité du commerce intérieur que le font le Missouri, le Cassiquiare et l'Ucayale, qui parcourent les savanes et les forêts inhabitées de l'Amérique méridionale. Au Mexique, entre les 16 et les 23 degrés de latitude, dans la partie du pays où la population est le plus concentrée, il n'y a que le Rio de Santiago

qui, à peu de frais, pourroit être rendu navigable. La longueur de son cours¹ égale celle de l'Elbe et du Rhône : il fertilise les plateaux de Lerma, de Salamanca et de Celaya, et il pourroit servir pour le transport des farines des intendances de Mexico et de Guanaxuato vers les côtes occidentales. Nous avons prouvé plus haut², que, si d'un côté il faut renoncer au projet d'établir une navigation intérieure entre la capitale et le port de Tampico, de l'autre il seroit très-facile de creuser des canaux dans la vallée de Mexico, depuis le point le plus septentrional, le village de Huehuetoca, jusqu'à son extrémité méridionale, la petite ville de Chalco.

Les communications avec l'Europe et l'Asie ne se faisant que par les deux ports de Vera-Cruz et d'Acapulco, tous les objets d'importation et d'exportation passent nécessairement par la capitale, et cette dernière est devenue

¹ Le Rio Santiago, l'ancien Rio Tololotlan, a une longueur de plus de 170 lieues.

² Voyez Chap. III, T. I, p. 294; Chap. VIII, T. II, p. 251-260.

par là le point central du commerce intérieur. Mexico, situé sur le dos des Cordillères, dominant pour ainsi dire les deux mers, est éloigné, en ligne droite, de 69 lieues de la Vera-Cruz, de 66 lieues d'Acapulco, de 79 lieues d'Oaxaca, et de 440 lieues de Santa-Fe du Nouveau-Mexique. Il résulte de cette position de la capitale, que les routes les plus fréquentées et les plus importantes pour le commerce sont, 1.^o celle de Mexico à la Vera-Cruz, par la Puebla et Xalapa; 2.^o celle de Mexico à Acapulco, par Chilpanzingo; 3.^o celle de Mexico à Guatemala, par Oaxaca; 4.^o celle de Mexico à Durango et à Santa-Fe du Nouveau-Mexique, appelée vulgairement *el camino de tierra dentro*. On peut regarder les chemins qui conduisent de Mexico, soit à San Luis Potosi et à Monterey, soit à Valladolid et à Guadalajara, comme des ramifications du grand chemin des *provincias internas*. En jetant les yeux sur la constitution physique du pays, on voit que, quels que soient un jour les progrès de la civilisation, ces routes ne pourront jamais être remplacées par des navigations naturelles ou artificielles, telles qu'en présente la Russie,

depuis Saint-Pétersbourg jusqu'au fond de la Sibérie.

Les chemins du Mexique sont ou tracés sur le plateau central même, depuis Oaxaca à Santa-Fe, ou ils conduisent de ce plateau vers les côtes. Les premiers entretiennent la communication entre les villes placées sur le dos des montagnes, dans la région la plus froide et la plus peuplée du royaume; les seconds sont destinés au commerce avec l'étranger, aux relations qui subsistent entre l'intérieur et les ports de Vera-Cruz et d'Acapulco; ils facilitent en outre l'échange des productions entre le plateau et les plaines brûlantes du littoral. Les routes du plateau, dirigées du S. S. E. au N. N. O., et que, d'après la configuration totale du pays, on pourroit nommer *longitudinales*, sont d'un entretien très-facile. Nous ne répéterons point ici ce que nous avons rapporté dans les chapitres précédens, sur l'étendue et la continuité des hautes plaines d'Anahuac, où l'on ne trouve ni crevasses ni ravins, et sur l'abaissement progressif

¹ *Introduction*, p. 162; Chap. III, T. I, p. 264; Chap. VIII, T. II, p. 314, 382, 402 et 412.

du plateau, depuis 2500 jusqu'à 800 mètres de hauteur absolue. Des voitures peuvent rouler de Mexico à Santa-Fe, dans une étendue qui excède la longueur qu'auroit la chaîne des Alpes, si elle étoit prolongée sans discontinuité depuis Genève jusqu'aux côtes de la mer Noire. On voyage, en effet, en voitures à quatre roues sur le plateau central, dans toutes les directions, depuis la capitale à Guanaxuato, à Durango, à Chihuahua, à Valladolid, à Guadalajara et à Perote; mais dans le mauvais état actuel des routes, le roulage n'est pas établi pour le transport des marchandises : on préfère l'emploi des bêtes de somme; et des milliers de chevaux et de mulets couvrent, en longues files (*requas*), les chemins du Mexique¹. Un nombre considérable de métis et d'Indiens sont employés à conduire ces caravanes : préférant la vie vagabonde à toute occupation sédentaire, ils passent la nuit en plein air ou sous des hangars (*tambos* ou *casas de comunidad*) qui sont construits au milieu

¹ Voyez Chap. VII, T. II, p. 59; Chap. X, T. III, p. 227.

des villages pour la commodité des voyageurs. Les mulets paissent librement dans les savanes; mais quand les grandes sécheresses ont fait disparaître les graminées, on leur donne du maïs, soit en herbe (*zacate*), soit en grains.

Les routes qui conduisent du plateau intérieur vers les côtes, et que j'appelle *transversales*, sont les plus pénibles, et méritent surtout l'attention du gouvernement. C'est à cette classe de routes qu'appartiennent celles de Mexico à la Vera-Cruz et à Acapulco, de Zacatecas au Nouveau-Santander, de Guadalajara à San Blas, de Valladolid au port de Colima, et de Durango à Mazatlan, en passant par la branche occidentale de la Sierra Madre. Les chemins par lesquels la capitale communique avec les ports de la Vera-Cruz et d'Acapulco, sont naturellement les plus fréquentés. La valeur des métaux précieux, des productions de l'agriculture et des marchandises d'Europe et d'Asie, qui refluent par ces deux voies, s'élève à la somme totale de 320 millions de francs par an. Ces trésors passent par une route qui ressemble à celle d'Airolo à l'hospice du Saint-Gothard.

Depuis le village des Vigas jusqu'à l'Encero, le chemin de la Vera-Cruz n'est souvent qu'un sentier étroit et tortueux, et dans toute l'Amérique on en trouve à peine de plus pénible, si l'on excepte celui par lequel les marchandises d'Europe parviennent d'Honda à Santa-Fe de Bogota, et de Guayaquil à Quito.

C'est par la route de Mexico à Acapulco, qu'arrivent les productions des Philippines et du Pérou : elle est tracée sur une pente des Cordillères moins rapide que le chemin qui conduit de la capitale au port de la Vera-Cruz. Le plus léger coup-d'œil jeté sur les *coupes* que renferme l'Atlas mexicain, suffit pour prouver la justesse de cette assertion. Dans la route d'Europe, comme nous l'avons observé plus haut¹, on reste, depuis la vallée de Mexico jusqu'au delà de Perote, sur le plateau central, à 2500 mètres d'élévation au-dessus du niveau de l'Océan; depuis ce dernier village, on descend avec une rapidité extrême jusqu'au ravin du *Plan del Rio*, à l'ouest de la Rinconada. Dans le

¹ Voyez Chap. III, T. I, p. 279.

chemin d'Acapulco, au contraire, que nous désignons sous le nom de chemin d'Asie, la descente commence déjà à huit lieues de Mexico, sur la pente méridionale de la montagne basaltique du Guarda. A l'exception de la partie qui passe par la forêt de Guchilaque, il seroit facile de rendre cette route propre au charriage, même sans beaucoup de travail : elle est large et assez bien entretenue depuis Acapulco jusqu'au plateau de Chilpanzingo ; elle devient étroite et extrêmement mauvaise en avançant vers la capitale, surtout depuis Cuernavaca à Guchilaque, et de là au sommet de la haute montagne appelée *la Cruz del Marqués*. Les difficultés qui entravent le plus les communications entre la capitale et le port d'Acapulco, naissent de la crue subite des eaux de deux rivières, le Papagallo et le Rio de Mescala. Ces torrens, qui, dans des temps de sécheresse, n'ont pas 60 mètres de largeur, en ont 250 à 500 dans la saison des pluies. C'est à cette époque des grandes crues que les *charges* sont souvent arrêtées pendant sept à huit jours au bord du Papagallo, sans que les muletiers osent tenter le gué. J'ai encore vu les restes de plusieurs

piliers construits avec d'énormes pierres de taille, et que le courant avoit emportés avant que les arches fussent achevées. On avoit le projet, en 1803, de faire une nouvelle tentative pour jeter un grand pont de pierre sur le Rio Papagallo, et le gouvernement avoit destiné près d'un demi-million de francs à cette entreprise infiniment importante pour le commerce de Mexico avec les îles Philippines. Le Rio de Mescala, qui, plus à l'ouest, prend le nom de Rio de Zacatula, est presque aussi dangereux que le Papagallo : je l'ai passé sur un radeau formé, d'après l'ancien usage mexicain, par des fruits secs de courge, sur lesquels sont liés des roseaux : deux Indiens dirigent le radeau en le soutenant d'une main, et en nageant de l'autre.

La construction et l'embellissement d'une nouvelle route qui conduit de Mexico au port de la Vera-Cruz, sont devenus dans ces derniers temps l'objet de la sollicitude de l'administration. Une heureuse rivalité se manifeste entre le nouveau conseil de commerce établi à la Vera-Cruz, sous le nom de *real tribunal del consulado*, et l'ancien *consulado* de la capitale ; et ce dernier commence peu à peu

à sortir de l'inactivité dont on l'a accusé pendant long-temps. Les négocians de Mexico, après avoir construit à leurs frais une belle chaussée sur les hauteurs du Tiangillo et de *las Cruces*, qui séparent le bassin de Toluca de celui de Mexico, ont voulu que la route de la Vera-Cruz passât par Orizaba : ceux de la Vera-Cruz, au contraire, qui ont des maisons de campagne à Xalapa, et qui entretiennent de nombreuses relations commerciales avec cette ville, ont insisté à ce que le nouveau chemin, propre au charriage (*camino carretero*), fût dirigé par Perote et Xalapa. Après des discussions qui ont duré plusieurs années¹, le *consulado* de la Vera-Cruz a profité de l'arrivée du vice-roi Don Josef de Yturigaray, qui a reconnu l'utilité du chemin de Xalapa, et qui en a donné la direction à un ingénieur actif et instruit, M. Garcia Conde.

L'ancienne route de Mexico à Xalapa et à la Vera-Cruz, passoit par les plaines élevées d'Apa, sans toucher la grande ville de la Puebla de los Angeles : c'est le chemin décrit

¹ Voyez Chap. VIII, T. II, p. 359.

par l'abbé Chappe, dans son voyage en Californie, et dont ce savant a déterminé plusieurs points par des mesures barométriques¹. Les marchandises et les productions indigènes étoient alors dirigées de Mexico à Perote et à Xalapa, par la digue qui sépare les lacs de Tezeuco et de San Christobal; par Totolcingo et Téotihuacan; par l'ancien champ de bataille d'Otumba, l'hôtellerie d'Irolo, Apa, Piedras Negras, S. Diego, Hongito, Vireyes et Tepeyacualco: on comptoit, par ce chemin, 45 lieues de Mexico à Perote, et 74 de Mexico à la Vera-Cruz. A cette époque, et jusqu'en 1795, on mettoit deux jours pour venir de la capitale à Puebla, en faisant un grand détour vers le nord-est, par Otumba et Irolo, et en inclinant de là vers le sud-est, par Pozuelos, Tumbacaretas et San Martin. Enfin, sous l'administration du vice-roi marquis de Branciforte, on a ouvert une route nouvelle, très-courte, par la Venta de Chalco, la petite chaîne de montagnes porphyritiques de Cordova, Tasmelucos et Ocotlan. Il sera facile de reconnoître les

¹ Voyage de Chappe, publié par M. de Cassini, p. 107.

avantages de ces communications plus directes entre la capitale, la ville de la Puebla et la forteresse de Perote, si l'on examine la troisième et la neuvième carte de mon Atlas de la Nouvelle-Espagne.

Le nouveau chemin de Mexico à la Puebla offre encore la petite difficulté du passage des montagnes qui séparent le bassin de Ténochtitlan de celui de Cholula: au contraire, le plateau qui se prolonge depuis le pied des volcans de Mexico jusqu'aux montagnes d'Orizaba et du Coffre, est une plaine unie, aride et couverte de sables, de fragmens de pierre perlée, et d'efflorescences salines. La route qui conduit de Puebla à la Vera-Cruz, par Xalapa, passe par Cocosingo, Acaxete et Perote. On croit voyager sur un sol nivelé par un long séjour des eaux. Lorsque ces plaines sont échauffées par les rayons solaires, elles offrent, à la hauteur du passage du Saint-Bernard, ces mêmes phénomènes de suspension et de réfraction extraordinaire que l'on n'observe généralement que près des côtes de l'Océan.

La route superbe que le *consulado* de la Vera-Cruz fait construire depuis Perote

jusqu'à la Vera-Cruz, pourra rivaliser avec celles du Simplon et du Mont-Cenis : elle est large, solide, et d'une pente très-douce. On n'a pas suivi la trace de l'ancien chemin, qui étoit étroit et pavé en porphyre basaltique, et qui paroît avoir été construit vers le milieu du dix-huitième siècle : on a évité avec soin les montées rapides ; et le reproche que l'on fait à l'ingénieur d'allonger trop le chemin, cessera dès que le charriage sera substitué au transport des marchandises à dos de mulets. La construction de ce chemin coûtera probablement plus de quinze millions de francs, mais il faut espérer qu'un travail aussi beau et aussi utile ne sera pas interrompu : c'est un objet d'une haute importance pour les parties du Mexique les plus éloignées de la capitale et du port de la Vera-Cruz ; car dès que la route sera achevée, le prix du fer, du mercure, des eaux-de-vie, du papier et de toutes les autres marchandises d'Europe, diminuera sensiblement ; les farines mexicaines, qui étoient jusqu'à présent plus chères à la Havane que les farines de Philadelphie, seront préférées à ces dernières ; l'exportation du sucre et des cuirs du pays sera plus

considérable, et le transport des productions sur des chariots, exigera un moindre nombre de mulets et de chevaux qu'on en emploie aujourd'hui. Ces changemens produiront un double effet sur les subsistances, et les disettes qui jusqu'ici ont désolé presque périodiquement le Mexique, seront plus rares, non-seulement parce que la consommation du maïs sera moins grande, mais surtout parce que l'agriculteur, stimulé par l'espoir de vendre ses farines à la Vera-Cruz, destinera plus de terrain à la culture du froment.

Pendant mon séjour à Xalapa, au mois de février de l'année 1804, la nouvelle route, construite sous la direction de M. Garcia Conde, avoit été commencée sur les points qui présentent les plus grandes difficultés, savoir, au ravin appelé *le Plan del Rio*, et à la *Cuesta del Soldado*. On a le projet de placer, le long du chemin, des colonnes de porphyre, pour indiquer, outre les distances, la hauteur du sol au-dessus du niveau de l'Océan. Ces inscriptions, que l'on ne trouve nulle part en Europe, offriront un intérêt particulier au voyageur qui gravit la pente orientale de la Cordillère ; elles serviront à

le rassurer, en lui annonçant qu'il approche de cette région heureuse et élevée à laquelle il n'a plus à craindre les fléaux du vomissement noir et de la fièvre jaune.

Le chemin ancien de Xalapa se dirige de la Rinconada, à l'est, sur l'ancienne Vera-Cruz, appelée vulgairement *la Antigua*. Après avoir passé, au-dessous de ce village, la rivière du même nom, qui a près de 200 mètres de largeur, on suit la plage, par Punta Gorda et Vergara, ou, si la marée est haute, on prend le chemin de la Manga de Clavo, qui ne rejoint la côte qu'au port même de la Vera-Cruz. Il seroit avantageux de construire un pont sur le Rio de la Antigua, près de la Ventilla, où le lit du fleuve n'a que 107 mètres de largeur : alors la route de Xalapa seroit raccourcie de plus de six lieues, et, sans toucher l'ancienne Vera-Cruz, elle se dirigeroit immédiatement, du Plan del Rio, par le pont de la Ventilla, Passo de Ovejas, Cienega de Olocuatla et Loma de San Juan, sur la Vera-Cruz. Ce changement est d'autant plus à désirer, que c'est le trajet de l'Encero à la côte qui est le plus dangereux pour la santé des habitans de l'intérieur du Mexique,

lorsqu'ils descendent du plateau de Perote et des hauteurs de Xalapa. La chaleur étouffante qui règne dans cette plaine aride et dénuée de végétation, agit puissamment sur des individus dont le système nerveux n'est pas accoutumé à une irritation si violente. Cette chaleur, jointe aux fatigues du voyage, dispose les organes à recevoir plus facilement les miasmes délétères de la fièvre jaune, et ce seroit diminuer les ravages de cette maladie pestilentielle, que de raccourcir la partie du chemin qui traverse les plaines arides du littoral.

La route de Mexico à la Vera-Cruz, dirigée par Orizaba, est la moins fréquentée : elle passe par Nopaluca, San Andres, Orizaba, Cordova et Cotastla. Le groupe de montagnes porphyritiques qui réunit les sommets du pic d'Orizaba et du Coffre de Perote, empêche l'ingénieur de tracer en ligne droite un chemin de la capitale au port de la Vera-Cruz. Sur celui de Xalapa, on tourne la grande montagne du Coffre par son revers septentrional ; sur celui d'Orizaba et de Cordova, on tourne le pic d'Orizaba par sa pente méridionale : l'une de ces routes dévie au

nord, l'autre au sud; le détour le plus grand est celui qu'on fait par Orizaba. Cette dernière route seroit abrégée considérablement, si, au lieu d'aller à la Vera-Cruz par Cotastla et la Venta de Xamapa, on passoit par le pays montueux connu sous le nom de la *Sierra de Atōyaque*. D'après un devis fait par les *regidores* de la Villa de Cordova, la construction de ce nouveau chemin coûteroit 1,416,800 piastres.

Les objets principaux du commerce intérieur de la Nouvelle-Espagne sont, 1.^o les productions et les marchandises importées ou exportées par les deux ports de la Vera-Cruz et d'Acapuleo, et dont nous parlerons dans la suite; 2.^o les échanges qui se font entre les différentes provinces, surtout entre le Mexique proprement dit et les *provincias internas*; 3.^o quelques productions du Pérou, de Quito et de Guatimala, qui traversent le pays pour être exportées, par la Vera-Cruz, en Europe. Sans une grande consommation de denrées qui se fait dans les mines, le commerce intérieur ne pourroit être que très-peu actif entre des provinces qui jouissent en grande partie du même climat, et qui ont par con-

séquent les mêmes productions. L'élévation du sol donne aux régions méridionales du Mexique cette température moyenne qui est nécessaire pour la culture des plantes de l'Europe. Aussi avons-nous vu plus haut que la même latitude produit le bananier et le pommier, la canne à sucre et le froment, le manioc et la pomme de terre. Les graminées nourissantes qui végètent dans les frimats de la Norwège et de la Sibérie, couvrent les champs mexicains de la zone torride: il en résulte que les provinces situées sous les 17 et 20 degrés de latitude, ont rarement besoin de farines de la Nouvelle-Biscaye. Heureusement la culture du maïs anime le commerce intérieur bien plus que celle des céréales de l'Europe. Comme il arrive rarement que la récolte du maïs soit également bonne sur un grand espace de terrain, une partie du Mexique en manque, tandis qu'une autre en abonde, et le prix de la *fanègue* diffère, dans deux intendances voisines, souvent de neuf à vingt-deux livres tournois¹: en effet, le commerce du maïs est un objet de grande

¹ Voyez Chap. IX, T. III, p. 59.

importance pour les provinces de Guadaluaxara, Valladolid, Guanaxuato, Mexico, San Luis Potosi, Vera-Cruz, Puebla et Oaxaca.

Des milliers de mulets qui arrivent toutes les semaines de Chihuahua et de Durango à Mexico, portent, outre des barres d'argent, du cuir, du suif, un peu de vin de Passo del Norte, et des farines : ils prennent en retour des lainages des manufactures de Puebla et de Queretaro, des marchandises d'Europe et des îles Philippines, du fer, de l'acier et du mercure. Nous avons observé, en parlant des communications entre les côtes de la mer du Sud et celles de l'Océan Atlantique¹, combien l'introduction des chameaux seroit utile au Mexique. Les plateaux sur lesquels passent les grandes routes, ne sont pas assez élevés pour que le froid puisse être nuisible à ces animaux : ils souffriroient moins que les chevaux et les mulets, de l'aridité du sol, du manque d'eau et de pâturages auquel les bêtes de somme sont exposées au nord de Guanaxuato, surtout dans le désert

¹ Voyez Chap. II, T. I, p. 251.

qui sépare la Nouvelle-Biscaye du Nouveau-Mexique. Les chameaux, dont l'usage étoit encore commun en Espagne, même quelque temps après la destruction de l'empire des Maures, avoient été introduits¹ au Pérou, vers la fin du seizième siècle, par un Biscayen, Juan de Reinaga : il paroît qu'ils ne s'y sont pas propagés. En outre, le gouvernement, dans des temps de barbarie, n'a pas favorisé l'introduction de ces animaux utiles : il a cédé aux instances des conquérans (*encomendores*), qui prétendoient que la multiplication des bêtes de somme les empêcheroit de louer les indigènes aux voyageurs et aux négocians, pour servir dans l'intérieur du pays au transport des provisions et des marchandises.

En temps de guerre, lorsque la navigation autour du cap de Horn est dangereuse, une grande partie des 80,000 charges² (*cargas*) de cacao exportées annuellement du port de Guayaquil, passe par l'isthme de Panama et par le Mexique. Les frais de transport d'Acapulco à la Vera-Cruz s'élèvent ordinairement

¹ Garcilasso, T. II, p. 326.

² Une de ces *cargas* a 81 livres; une *fanega* pèse 110 livres, poids de Castille.