

à deux piastres par *carga*, et cette route est préférée chaque fois que le cacao de Guayaquil coûte à la Havane au delà de 20 piastres la fanègue. Le prix d'achat sur les côtes de Quito est généralement de quatre à cinq piastres : le prix de vente, à Cadix, varie de 25 à 55 piastres, et, malgré l'extrême longueur de la navigation autour du cap de Horn, le fret de Guayaquil en Espagne ne monte pas au delà de 7 à 8 piastres la fanègue.

Souvent le cuivre de Guasco, connu sous le nom de cuivre de Coquimbo, prend la même route que le cacao de Guayaquil : ce cuivre ne coûte au Chili que 6 ou 7 piastres le quintal ; à Cadix, son prix ordinaire est de 20 piastres : mais comme en temps de guerre il s'élève à 55 ou 40, les négocians de Lima qui font le commerce des productions du Chili, trouvent de l'avantage à envoyer les cuivres en Espagne, par Guayaquil, Acapulco, la Vera-Cruz et la Havane. On verra cesser ces communications, qui sont peu naturelles, dès qu'un gouvernement actif et protecteur du commerce fera construire une belle route de Panama à Portobelo, et dès que l'isthme pourra fournir le nombre de bêtes de somme

nécessaire au transport des productions de Quito, du Pérou et du Chili.

Les mêmes raisons qui forcent les habitans de Guayaquil à faire passer leur cacao, en temps de guerre, par le royaume du Mexique, engagent aussi les négocians de Guatimala à envoyer les indigos de leur pays, qui surpassent en richesse de couleur tous les indigos connus, par la voie de Tehuantepec et du Rio Huasacualco, à la Vera-Cruz. C'est ici le lieu de parler plus amplement que nous ne l'avons fait plus haut<sup>1</sup>, du projet d'un canal qui doit réunir les deux mers dans l'intendance d'Oaxaca, et qui mérite de fixer l'attention du gouvernement.

Déjà Cortez, lors de son séjour à Ténochtitlan, avoit reconnu la haute importance de la rivière de Huasacualco<sup>2</sup>, comme le prouve sa troisième lettre à l'empereur Charles-Quint, datée de *la Villa Segura de la*

<sup>1</sup> Voyez Chap. II, T. I, p. 225 et 232; Chap. VIII, T. II, p. 325.

<sup>2</sup> On écrit indistinctement, au Mexique, Huasacualco, Guasacualco et Gozacoalcos. Cortez, qui corrompt tous les noms mexicains, nomme la rivière Quacalco.

*Frontera*, le 30 octobre 1520. Vivement intéressé à découvrir un port plus sûr que celui de la Vera-Cruz, ou le passage d'un Océan à l'autre, qu'il appelle le *secret d'un détroit*, le général espagnol demanda à Montezuma

« des renseignemens sur l'état et la configuration des côtes orientales de l'empire d'Anahuac. Le monarque répondit qu'il ne connoissoit pas ces côtes lui-même, mais qu'il feroit peindre tout le littoral, avec ses baies et ses rivières, et qu'il fourniroit des guides nécessaires pour accompagner les Espagnols destinés à l'examen de ces contrées. Le lendemain on porta à Cortez le dessin de toute la côte, figurée sur une toile. Les pilotes reconnurent dans cette carte, l'embouchure d'une grande rivière, qu'ils supposoient être identique avec l'ouverture qu'ils avoient aperçue dans la côte (lors de leur arrivée à la Vera-Cruz), près des montagnes de Sanmyn<sup>1</sup>, dans la pro-

<sup>1</sup> Peut-être ces montagnes sont-elles la chaîne de San Martin et du volcan de Tustla. Voyez Chap. VIII, T. II, p. 344, et *Cartas de Hernan Cortez*, p. 92 et 351. J'ai déjà indiqué ailleurs qu'il existe à Mexico, dans la collection des manuscrits hiéroglyphiques

« vince de Mazamalco. » Guidé par ces renseignemens, Cortez envoya en 1520, sous les ordres de Diego Ordaz, un petit détachement de dix hommes, pour reconnoître cette rivière. Les pilotes ne trouvèrent à l'embouchure que deux brasses et demie de fond; mais en remontant douze lieues contre le courant, ils virent que le fleuve avoit partout cinq à six brasses de profondeur. Les rives du Huasacualco étoient alors beaucoup plus peuplées qu'aujourd'hui.

Après la prise de Mexico, Gonzalo de Sandoval fit la conquête de la province de Tehuantepec, en 1521; et quoique le pilote Andre Niño<sup>1</sup> eût constaté qu'il n'existoit

conservés au palais des vice-rois, des cartes de la vallée et des lacs de Ténochtitlan, peintes sur des toiles de coton par les Aztèques. On m'a assuré aussi que les habitans du village de Tetlama, près de Cuernavaca, de même que ceux de Tlascala, possèdent des plans topographiques faits avant la conquête. Gomara cite une carte de route de Xicalanco à Nicaragua, dressée par les habitans de Tabasco, et présentée à Cortez. *Conquista de Mexico*, fol. 100.

<sup>1</sup> Gomara, *Historia*, fol. 113; et *Conquista*, fol. 87.

aucun détroit depuis les côtes de Nicaragua jusqu'à l'isthme de Tehuantepec, cet isthme n'en étoit pas moins regardé comme très-important, parce que la proximité des deux mers et la rivière de Huasacualco offroient aux premiers conquérans espagnols la facilité de faire passer, de la Vera-Cruz aux côtes de l'Océan Pacifique, les matériaux nécessaires pour la construction des vaisseaux. L'expédition de Hernando de Grixalva, qui fit voile pour la Californie, en 1534, sortit de Tehuantepec : de même les navires sur lesquels Cortez s'embarqua à Chametla<sup>1</sup>, avoient été construits à l'embouchure du Rio Chimalapa, avec des matériaux conduits par le Rio Huasacualco. Un de ces navires se perdit en traversant la barre de St-François, au sortir de la *Laguna de Santa Teresa*.

Depuis la fin du seizième siècle, le port de Tehuantepec, qui mérite à peine le nom de rade, a été peu fréquenté; le commerce de la mer du Sud s'est concentré à Acapulco, et les embarcations dont on se sert pour les communications avec les îles Philippines,

<sup>1</sup> Voyez Chap. VIII, T. II, p. 416.

ont toutes été construites ou à Manille ou au port de San Blas : avec cela la mer se retire journellement des côtes de Tehuantepec; l'ancrage devient, d'année en année, plus mauvais, et les sables que charrie la rivière de Chimalapa augmentent la hauteur et l'étendue de la barre. Il y a aujourd'hui quatre lieues de la Villa de Tehuantepec à la mer, en allant par la Hacienda de la Zoleta : le meilleur ancrage est au Morro del Carbon, aux salines et dans la Laguna de Santa Teresa.

Un heureux hasard a fait que, vers la fin du dernier siècle, les deux vice-rois Buccareli et Revillagigedo ont fixé de nouveau l'intérêt du gouvernement sur l'isthme de Tehuantepec et sur le Rio de Huasacualco. On découvrit, en 1771, à la Vera-Cruz, parmi l'artillerie du château de Saint-Jean d'Ulua, quelques canons fondus à Manille. Comme on savoit qu'avant l'année 1767, les Espagnols ne remontoient ni le cap de Bonne-Espérance ni celui de Horn, pour aller aux îles Philippines, et que depuis les premières expéditions de Magellan et de Loysa, qui étoient partis d'Espagne, tout le commerce avec

l'Asie se faisoit par le galion d'Acapulco, on ne pouvoit concevoir comment ces canons avoient traversé le continent du Mexique, pour être conduits de Manille au château d'Ulua. L'extrême difficulté du chemin d'Acapulco à Mexico, et de là à Xalapa et à la Vera-Cruz, ne rendoit guère probable qu'ils fussent venus par cette voie. A force de recherches, on apprit, tant par la Chronique<sup>1</sup> de Tehuantepec, écrite par le père Burgoa, que par les traditions conservées parmi les habitans de l'isthme de Huasacualco, que ces canons, fondus à l'île de Luzon, et débarqués à la barre de San Francisco, avoient remonté la baie de Santa Teresa et le Rio Chimalapa; que par la ferme de Chivela et la forêt de Tarifa on les avoit transportés au Rio del Malpasso; et qu'après les avoir embarqués de nouveau, on les avoit fait descendre le Rio Huasacualco, jusqu'à son embouchure dans le golfe du Mexique.

On observa dès-lors, avec raison, que ce même chemin, fréquenté au commencement

<sup>1</sup> Burgoa, *Palestra historial o Cronica de la Villa de Tehuantepec*. Mexico, 1674.

de la conquête, pouvoit encore devenir très-utile pour ouvrir une communication directe entre les deux mers. Le vice-roi Don Antonio Bucareli donna ordre à deux ingénieurs habiles, Don Augustin Cramer et Don Miguel del Corral, d'examiner, dans le plus grand détail, le terrain contenu entre la barre de Huasacualco et la rade de Tehuantepec: il les chargea de vérifier en même temps si, comme on le supposoit vaguement, parmi les petites rivières d'Ostuta, de Chicapa ou de Chimalapa, il y en avoit une qui, par ses embranchemens, communiquât avec les deux mers. C'est sur les journaux de route de ces deux ingénieurs, dont le premier étoit lieutenant de roi au château d'Ulua, que j'ai dressé ma carte de l'isthme de Tehuantepec. Ils avoient trouvé qu'aucun fleuve ne donnoit à la fois des eaux au Grand Océan et à l'Océan Atlantique; que le Rio Huasacualco ne prenoit pas naissance, comme on l'avoit assuré au vice-roi, tout près de la ville de Tehuantepec; mais qu'en le remontant au delà de la cataracte, même jusqu'à l'ancien *deseembarcadero* de Malpasso, on restoit encore éloigné des côtes de la mer du Sud de plus de 26 lieues.

Ils observèrent qu'une chaîne de montagnes, d'une hauteur peu considérable, partage les eaux entre la mer des Antilles et le golfe de Tehuantepec. Cette petite Cordillère se prolonge, de l'est à l'ouest, des Cerros de los Mixes, habités jadis par un peuple sauvage et guerrier<sup>1</sup>, vers le plateau élevé du Portillo de Petapa. L'ingénieur Cramer affirme cependant qu'au sud du village de Santa Maria de Chimalapa, les montagnes forment plutôt un groupe qu'une chaîne non interrompue, et « qu'il y existe une vallée transversale dans laquelle on pourroit creuser un canal de communication entre les deux mers. » Ce canal, qui réuniroit les eaux du Rio de Chimalapa à celles du Rio del Passo (ou Malpasso), n'auroit que six lieues de long : les bateaux remonteroient le Rio Chimalapa, qui offre une navigation très-facile, depuis Tehuantepec jusqu'au village de San Miguel; de là ils passeroient par le canal projeté du temps du comte Revillagigedo, au Rio del Passo. Cette dernière rivière se jette dans le Rio de Huasacualco, près des *Bodegas de*

<sup>1</sup> *Cartas de Cortez*, p. 372.

*la Fabrica*; sa navigation est extrêmement pénible, à cause de sept pyramides (*raudales*) que l'on compte entre ses sources et l'embouchure du Rio de Saravia.

Il seroit infiniment important de faire examiner de nouveau ce terrain par des ingénieurs instruits, pour décider si, comme l'a cru M. Cramer, le canal des deux mers peut s'exécuter sans écluses ou sans plans inclinés, et si, en faisant sauter les roches avec de la poudre, on peut approfondir le lit des rivières du Passo et de Chimalapa. L'isthme, riche en bétail, pourroit, par son extrême fertilité, offrir des productions précieuses au commerce de la Vera-Cruz. Les belles plaines de Tehuantepec seroient susceptibles d'être arrosées par des saignées faites au Rio de Chimalapa : ces plaines, dans leur état actuel, produisent déjà un peu d'indigo et de la cochenille d'une qualité supérieure.

Avant qu'on eût établi, dans l'île de Cuba et dans celle de Pinos, les coupes de bois de cèdre et d'acajou (*Cedrela odorata* et *Swietenia mahagony*), les chantiers de la Havane tiroient les bois de construction de la forêt épaisse qui couvre la pente septen-

trionale des Cerros de Petapa et de Tarifa. C'est alors que l'isthme de Tehuantepec étoit très-fréquenté, et les ruines de plusieurs maisons que l'on voit encore sur les deux rives du fleuve Huasacualco, datent de la même époque. Les bois de cèdre et d'acajou furent embarqués aux Bodegas de Malpasso.

Pour éviter les sept *rapides* du Rio del Passo, on a établi, en 1798, un nouveau port (*desembarcadéro*) à l'embouchure du Rio Saravia : les viandes salées (*tasajo*) de Tehuantepec, l'indigo de Guatemala, et la cochenille d'Oaxaca, ont été conduits par cette voie à la Vera-Cruz et à la Havane. On a ouvert une route depuis Tehuantepec, par Chihuitan, Llano Grande, Santa Maria Petapa et Guchicovi, au nouveau port de la Cruz. On compte, par ce chemin, trente-quatre lieues. Les productions destinées pour la Havane ne descendent pas jusqu'à l'embouchure du Rio Huasacualco ou jusqu'au petit fort de ce nom, parce que l'on craint d'exposer les canots aux vents du nord pendant la traversée assez longue de la barre de Huasacualco au port de la Vera-Cruz : on débarque les marchandises au Passo de

la Fabrica ; de là on les conduit, à dos de mulets, par le village d'Acayucan, aux rives du fleuve San Juan, où, embarquées de nouveau dans de très-grandes pirogues, elles sont transportées, par la barre de Tlacotalpan, au port de la Vera-Cruz.

Depuis quelques années, les chemins de Tarifa et de Petapa sont encombrés de troncs de Cedrela, qui ont été coupés inutilement, par ordre de quelques commissaires de la marine royale. Ces troncs, les plus beaux de la forêt, pourrissent sans qu'on pense à les transporter à la Havane. Les habitans des colonies espagnoles sont accoutumés à ces mesures, qui n'ont point de résultat : ils les attribuent à la légèreté avec laquelle les projets sont accueillis et abandonnés par le ministère. Peu de temps avant mon séjour sur les rives de l'Orénoque, des *comissionados del rey* remontèrent le fleuve jusqu'à l'embouchure du Rio Carony, pour compter tous les arbres qui pouvoient être utiles dans les constructions navales. On en mesura le diamètre et la hauteur, et on marqua un si grand nombre de troncs de Cedrela, de *Laurus* et de *Cæsalpinia*, que tous les chan-

tiers réunis de l'Europe n'auroient pas pu les employer en dix ans. Aucun arbre ne fut coupé; et ce travail, long et pénible, n'eut d'autre effet que celui de causer des frais au gouvernement.

Si de nouvelles recherches prouvoient que la construction d'un canal dans l'isthme de Tehuantepec ne fût pas avantageux, le gouvernement devoit du moins encourager les habitans de cette province à améliorer la route par le Portillo de Petapa au nouveau port de la Cruz. Une partie des productions du royaume de Guatimala, celles de l'intendance d'Oaxaca et de Tehuantepec, pourroient venir en tout temps, par cette voie, à la Vera-Cruz. En 1804, à mon départ de la Nouvelle-Espagne, le transport des marchandises à dos de mulets, de Tehuantepec à la Vera-Cruz, par Oaxaca, s'élevoit à 30 piastres par charge : les muletiers employoient trois mois à faire un chemin qui, en ligne droite, n'est pas de 75 lieues. En conduisant les productions par la voie de l'isthme et par la rivière de Huasacualco, la charge ne coûte que 16 piastres de transport; et comme on n'emploie que dix jours

depuis le Passo de la Fabrica jusqu'à la Vera-Cruz, on gagne environ soixante-dix jours sur le trajet entier. Le consulado de la Vera-Cruz, qui a déployé le zèle le plus louable pour ouvrir cette nouvelle route au commerce intérieur, a aboli, en 1805, le droit de cinq pour cent auquel étoient sujettes les marchandises embarquées sur le Rio Huasacualco. Ce droit étoit connu sous la dénomination absurde de *droit de pays chaud* (*derecho de tierra caliente*). J'ai pensé qu'il seroit important de publier, dans le plus grand détail, tout ce qui a rapport aux communications projetées entre les deux mers. La topographie de l'isthme de Tehuantepec est tout-à-fait inconnue en Europe; et d'après les renseignemens que je viens de donner, on ne sauroit douter que ce point du globe ne mérite pas moins l'attention du gouvernement que le Rio Chamaluzon, le lac de Nicaragua, l'isthme de Panama, la baie de Cupica, et le ravin de la Raspadura, au Choco.

Le commerce extérieur de la Nouvelle-Espagne se compose naturellement, d'après la position des côtes, du commerce de la mer

du Sud, et de celui qui se fait par l'Océan Atlantique. Les ports des côtes orientales sont : Campeche, Huasacualco, Vera-Cruz, Tampico et Nuevo Santander; si toutefois l'on peut nommer ports des rades environnées de bas-fonds, ou des embouchures de rivières fermées par des barres, et offrant un foible abri contre la fureur des vents du nord. Nous avons développé plus haut<sup>1</sup>, dans le troisième chapitre, les causes physiques qui donnent un caractère particulier aux côtes mexicaines opposées à l'Europe. Nous avons de même déjà parlé des tentatives inutiles faites, depuis 1524, pour découvrir un port plus sûr que celui de la Vera-Cruz. Le vaste littoral qui se prolonge depuis Nuevo Santander, au nord et au nord-ouest, est encore très-peu connu, et l'on pourroit répéter de nos jours ce que Cortez écrivit à l'empereur Charles-Quint, trois ans après la prise de Ténochtitlan : « qu'il reste à découvrir le secret de la « côte qui s'étend depuis le Rio de Panuco « jusqu'à la Floride<sup>2</sup>. »

<sup>1</sup> T. I, p. 305-314.

<sup>2</sup> *Cartas de Cortez*, p. 340 et 382.

Depuis des siècles, presque tout le commerce maritime de la Nouvelle-Espagne est concentré à la Vera-Cruz. En jetant les yeux sur la onzième planche de notre Atlas mexicain, on voit que les pilotes de l'escadre de Cortez ont eu raison de comparer le port de la Vera-Cruz à une poche percée. L'île des Sacrifices, auprès de laquelle les vaisseaux sont mis en quarantaine, et les bas-fonds d'*Arecife del Medio*, *Isla Verde*, *Anegada de Dentro*, *Blanquilla*, *Galleguilla* et *Gallega*, forment avec la terre-ferme, entre la *Punta Gorda* et le petit cap *Mocombo*, une sorte d'anse qui est ouverte au nord-ouest. Il arrive que lorsque les vents du nord (*los nortes*) soufflent dans toute leur force, les bâtimens mouillés au pied du château de San Juan d'Ulua perdent leurs ancres, et dérivent à l'est : sortis par le canal qui sépare l'île des Sacrifices de l'Isla Verde, ils sont, en vingt-quatre heures, poussés par les vents au port de Campeche. Il y a dix-huit ans que le vaisseau de ligne *la Castilla*, amarré par neuf cables au bastion du château d'Ulua, arracha, dans une tempête, les anneaux de bronze fixés au mur du bastion : il échoua



sur la côte, dans le port même, près du bas-fond de *los Hornos*, à l'ouest de la Punta Mocambo. C'est dans ce vaisseau que, par une fatalité extraordinaire, se perdit le grand quart de cercle qui avoit servi aux observations de l'infortuné Chappe, et que l'Académie des sciences de Paris avoit redemandé, pour en faire vérifier les divisions. Le bon mouillage dans le port de la Vera-Cruz est, entre le château d'Ulua, la ville et les bas-fonds de la Lavandera. Près du château on trouve jusqu'à six brasses de fond; mais le canal par lequel on entre dans le port, offre à peine quatre brasses de profondeur et 580 mètres de large.

Les objets principaux <sup>1</sup> de l'*exportation de la Vera-Cruz* sont, d'après les déclarations faites à la douane, et en prenant la moyenne de plusieurs années de paix :

Or et argent en lingots, ou convertis en monnoies et objets d'orfèvrerie, *dix-sept millions de piastres.*

<sup>1</sup> Comparez T. II, p. 338; T. III, p. 89, 139, 184, 210, 213, 220, 226, 243, ; et p. 212 et 297 de ce volume.

Cochenille (*grana*, *granilla* et *polvos de grana*), à peu près quatre mille *zurrones*, ou quatre cent mille kilogrammes, pour la valeur de *deux millions quatre cent mille piastres.*

Sucre, cinq millions et demi de kilogrammes, *un million et trois cent mille piastres.*

Farines, pour la valeur de *trois cent mille piastres.*

Indigo mexicain, quatre-vingt mille kilogrammes, pour la valeur de *deux cent quatre-vingt mille piastres.*

Viandes salées, légumes secs et autres comestibles, *cent mille piastres.*

Cuir tannés, *quatre-vingt mille piastres.*

Salsepareille, pour la valeur de *quatre-vingt-dix mille piastres.*

Vanille, *soixante mille piastres.*

Jalap, cent vingt mille kilogrammes, *soixante mille piastres.*

Savon, *cinquante mille piastres.*

Bois de Campeche, *quarante mille piastres.*

Piment de Tabasco, *trente mille piastres.*

L'indigo de Guatimala et le cacao de

Guayaquil sont, en temps de guerre, des objets très-importans du commerce de la Vera-Cruz. Nous ne les nommons cependant pas dans ce tableau, parce que nous avons voulu le restreindre aux productions indigènes de la Nouvelle-Espagne.

L'importation de la Vera-Cruz embrasse les articles suivans :

Tissus (*ropas*), toiles de lin et de coton, draps et soieries, pour la valeur de *neuf millions deux cent mille piastres*.

Papier, trois cent mille rames, *un million de piastres*.

Eau-de-vie, trente mille barriques, *un million de piastres*.

Cacao, vingt-quatre mille fanègues, *un million de piastres*.

Mercure, huit cent mille kilogrammes, *six cent cinquante mille piastres*.

Fer, deux millions et demi de kilogrammes, *six cent mille piastres*.

Acier, six cent mille kilogrammes, *deux cent mille piastres*.

Vin, quarante mille barriques, *sept cent mille piastres*.

Cire, deux cent cinquante mille kilogrammes, *trois cent mille piastres*.

Nous évaluerons, en général, année moyenne, en piastres,

	millions.
L'exportation par la Vera-Cruz, à ..	22
L'importation par la Vera-Cruz, à ..	15
Mouvement du commerce.....	37

Nous présenterons ici les *états* du commerce de la Vera-Cruz, publiés par le *consulado*, à la fin des années 1802 et 1803.