

ouvrir les balles; et quoiqu'à Acapulco on accuse les marchands de Manille de ce qu'on appelle *trampas de la China* ou *fraude chinoise*, il faut convenir que ce commerce entre deux pays éloignés l'un de l'autre de trois mille lieues, se fait avec assez de bonne foi, peut-être même avec plus de loyauté que le commerce entre quelques nations de l'Europe civilisée, qui n'ont jamais eu aucun rapport avec les négocians chinois.

Tandis que les marchandises des Grandes Indes sont transportées d'Acapulco à la capitale du Mexique, pour être distribuées dans tout le royaume de la Nouvelle-Espagne, on fait descendre, de l'intérieur vers la côte, les barres d'argent et les piastres qui doivent former la cargaison de retour. Le galion part généralement au mois de février ou de mars: il va alors presque sur son lest, car son chargement ne consiste, pour le voyage d'Acapulco à Manille, qu'en argent (*plata*), en une très-petite quantité de cochenille d'Oaxaca, en cacao de Guayaquil et de Caracas, en vin, huile et lainages d'Espagne. La quantité de métaux précieux exportée aux îles Philippines, y compris ce qui n'est pas

enregistré, s'élève, année moyenne, à un million, souvent à 1,500,000 piastres. Le nombre des passagers est généralement très-considérable, et augmenté de temps en temps par des colonies de moines que l'Espagne et le Mexique font passer aux Philippines. Le galion de l'année 1804 en conduisit soixante-quinze, ce qui fait dire aux Mexicains que la *Nao de China*, à son retour, charge *plata y frayles*.

La navigation d'Acapulco à Manille s'exécute à la faveur des vents alizés: c'est la plus longue que l'on puisse faire dans la région équinoxiale des mers; elle est presque triple du trajet des côtes d'Afrique aux îles Antilles. Le galion, comme il a été observé plus haut, fait d'abord route au sud, en profitant des vents de nord-ouest qui règnent sur les côtes septentrionales du Mexique. Parvenu au parallèle de Manille, il court à toutes voiles à l'ouest, trouvant constamment une mer tranquille et un joli frais de la partie qui est entre l'est et l'est-nord-est: Rien n'in-

¹ Plus au nord, surtout entre les 20° et le tropique du Cancer, les vents alizés sont moins constans dans le Grand Océan que dans l'Océan Atlantique.

terrompt la sérénité du ciel dans ces régions, si ce n'est quelquefois un petit grain qui se fait sentir lorsqu'il arrive au zénith. Aussi le pilote Don Francisco Maurelli a-t-il eu l'audace de traverser tout le Grand Océan, sur une longueur de près de trois mille lieues marines, dans une chaloupe pontée (*lancha de navio*) : cette chaloupe, appelée la Sonora, fut expédiée de San Blas, pour porter à Manille la nouvelle de la dernière rupture entre l'Espagne et l'Angleterre : on l'a conservée au port de Cavite, comme on auroit dû conserver à Timor le bateau dans lequel le malheureux capitaine Bligh fit sa mémorable navigation des îles de la Société aux îles Moluques.

Autant que la traversée de Manille aux côtes du Mexique est longue et pénible, autant celle d'Acapulco aux îles Philippines est courte et agréable : cette dernière ne dure généralement que cinquante à soixante jours. Il arrive de temps en temps, depuis quelques années, que le galion touche aux îles Sandwich pour y prendre des provisions et pour y faire de l'eau, si les prêtres du pays n'ont pas *taboué* l'aiguade. Comme la traversée n'est pas longue, et que les chefs de ces îles n'ont

pas toujours des dispositions amicales envers les blancs, cette relâche, rarement nécessaire, est souvent dangereuse. A mesure que le galion avance vers l'ouest, les brises deviennent plus fraîches, mais aussi plus inconstantes : on commence à sentir de fortes rafales. Le galion touche à l'île de Guahan ou Guam, où réside, dans la ville d'Agana¹, le gouverneur des îles Marianes. On a observé avec raison, que cette île est le seul point qui, dans la vaste étendue de la mer du Sud, parsemée d'îles innombrables, présente une ville bâtie à l'européenne, une église et un ouvrage de fortification. D'ailleurs, ce pays délicieux, que la nature a enrichi des productions les plus variées, est une de ces nombreuses possessions dont la cour d'Espagne n'a jamais su tirer aucun parti. Le fanatisme des moines et l'avarice sordide des gouverneurs ont conspiré jadis pour dépeupler cet archipel. Le commandant du fort d'Agana est un des employés du roi d'Espagne qui peut le plus impunément exercer un pouvoir arbitraire : il n'a des rapports avec l'Europe

¹ *Surville, Nouveau Voyage à la mer du Sud,*
p. 176.

et les îles Philippines qu'une seule fois par an; si la *nao* est interceptée, ou si elle se perd dans une tempête, il reste plusieurs années dans un isolement parfait. Quoiqu'il y ait, en ligne droite par l'est, 4000 lieues de Madrid à Agana, on assure qu'un gouverneur de Guahan, voyant arriver le galion deux années de suite, témoigna le désir de résider dans une île moins rapprochée de l'Espagne, pour être moins exposé à la surveillance des ministres.

Le galion porte à la colonie des îles Mariannes (*islas de los Ladrones*), outre le *situado*, c'est-à-dire l'argent destiné à payer la solde des troupes et les appointemens des officiers royaux, des lainages, des toiles et des chapeaux, pour l'habillement du petit nombre de blancs qui habitent cet archipel. Le gouverneur fournit au galion des provisions fraîches, surtout du porc et de la viande de bœuf. Les bêtes à cornes se sont singulièrement multipliées dans ces îles, où existe une belle race de bœufs qui tous sont blancs avec des oreilles noires. Le commodore Byron¹ prétend avoir vu, à l'île de Saypan,

¹ *Hawkesworth's Compilation*, Vol. I, p. 121.

située au nord de Tinian, et ayant des montagnes peu élevées, des *huanacos* semblables à ceux du Pérou : cette observation mériterait d'être vérifiée par des naturalistes. Les Espagnols n'ayant introduit au Mexique ou au royaume de la Nouvelle-Grenade ni *llamas*, ni *huanacos*, ni *alpacos*, il paroît peu probable qu'ils en ont transporté dans un groupe d'îles voisin de l'Asie¹.

Outre le galion d'Acapulco, on expédie aussi, de temps en temps, un vaisseau de Manille à Lima. Cette navigation, une des plus longues et des plus difficiles, se fait ordinairement par la même route du nord que la traversée des îles Philippines aux côtes de Californie. Le galion destiné pour Lima, après avoir reconnu la côte du Mexique, fait route au sud jusqu'aux 28° et 30° de latitude australe, où règne le vent sud-ouest. Lorsque le Pérou, affranchi du joug que lui impose le monopole de la compagnie des Philippines, pourra faire librement le commerce avec les Grandes Indes, on préférera peut-être, pour le retour de Canton à Lima, une route qui va au sud de la Nouvelle-Hollande, par des

¹ *Voyage de Marchand*, T. I, p. 436.

mers dans lesquelles ont est sûr de trouver des vents favorables.

Peu d'années avant mon séjour à Lima, Don Josef Arosbide a conduit le galion *el Filippino*, en quatre-vingt-dix jours, par une route directe de l'ouest à l'est, de Manille au Callao. Favorisé par les petits vents variables qui soufflent, surtout de nuit, dans le voisinage des îles de la mer du Sud, il a remonté, entre les parallèles de 6° et 10° sud, contre le courant de rotation. La crainte de tomber entre les mains des corsaires anglois lui fit choisir une route si extraordinaire, et opposée à la direction des vents alizés. Oubliant que le hasard avoit eu beaucoup de part au succès d'un voyage pendant lequel des calmes avoient été interrompus par des grains du sud et du sud-sud-ouest ¹, M. Arosbide voulut tenter une seconde fois la route de l'ouest à l'est:

¹ Un savant navigateur, M. de Fleurieu, a déjà observé, avec raison, qu'il n'est pas rare de voir régner, dans la région équinoxiale du Grand Océan, surtout par les 15° et 18° de latitude australe, et les 114° et 118° de longitude occidentale, pendant plusieurs jours, des vents sud-sud-ouest, et même nord-ouest. (*Voyage de Marchand*, T. II, p. 269.)

après avoir lutté long-temps contre les vents alizés, il fut obligé de s'élever à de hautes latitudes, et de suivre l'ancienne méthode de navigation; le manque de vivres le fit relâcher au port de San Blas, où il mourut excédé de fatigues et de chagrins.

On a demandé comment, depuis le seizième siècle, des vaisseaux espagnols ont pu traverser le Grand Océan, des côtes occidentales du nouveau continent aux îles Philippines, sans découvrir les îlots dont est parsemé ce vaste bassin de mer? Ce problème est facile à résoudre, si l'on considère que peu de navigations se sont faites de Lima à Manille, et que les archipels dont nous devons la connoissance aux travaux de Wallis, de Bougainville et de Cook, sont presque tous contenus entre l'équateur et le tropique du Capricorne. Depuis près de trois cents ans, les pilotes du galion d'Acapulco ont eu la prudence de courir constamment le même parallèle, pour venir des côtes du Mexique aux îles Philippines: il leur paroissoit d'autant plus indispensable de suivre cette route, qu'ils se figuroient rencontrer des bas-fonds et des écueils dès qu'ils dévioient vers le nord

ou vers le sud. A une époque où l'usage des distances lunaires et celui des garde-temps étoient inconnus aux navigateurs, on tâchoit de corriger la longitude déduite de l'estime par l'observation de la déclinaison magnétique. On avoit remarqué très-anciennement que la variation étoit à peu près zéro au détroit de San Bernardino, et déjà en 1585, Juan Iayme avoit navigué avec Francisco Gali, de Manille à Acapulco, pour éprouver un instrument de son invention, propre à trouver la déclinaison de l'aiguille aimantée¹. Cette méthode de corriger l'estime pouvoit avoir quelque intérêt à une époque où un pilote ne connoissoit souvent pas sa longitude à 8° ou 10° près : des observations très-précises ont prouvé de nos jours que le changement de déclinaison magnétique est extrêmement lent dans ces parages, même en approchant du détroit de San Bernardino.

¹ *Viage al estrecho de Fuca*, p. 46. *Voyage de Lapérouse*, T. II, p. 306. J'ai trouvé, au mois de décembre 1803, la variation magnétique à Mexico (lat. 19° 25' 45" nord ; long. occ. 101° 25'), de 8° 8' à l'est ; et dans la mer du Sud, par les 13° 50' de latitude nord et les 106° 26' de longitude, de 6° 54'.

D'ailleurs, on ne doit pas être surpris que des galions portant des cargaisons de six à sept millions de francs, n'aient pas été tentés d'abandonner la route qui leur étoit prescrite. De véritables expéditions de découvertes ne peuvent être faites qu'aux frais d'un gouvernement ; et l'on ne sauroit nier que, sous les règnes de Charles-Quint, de Philippe II et de Philippe III, les vice-rois du Mexique et du Pérou n'aient encouragé un grand nombre d'entreprises propres à illustrer le nom espagnol. *Cabrillo* visita, en 1542, les côtes de la Nouvelle-Californie ou de la Nouvelle-Albion, jusqu'aux 37° de latitude. *Gali*, en s'égarant au nord, dans son retour de la Chine aux côtes du Mexique, découvrit, en 1582, les montagnes de la Nouvelle-Cornouaille, couvertes de glaces éternelles, et situées par les 57° 30' nord. L'expédition de *Sébastien Viscayno* reconnut les côtes entre le cap Saint-Sébastien et le cap Mendocino. Déjà en 1542, *Gaetano* avoit trouvé quelques îles éparses rapprochées du groupe des îles Sandwich : on ne peut révoquer en doute que même ce dernier groupe n'ait été connu

aux Espagnols plus d'un siècle avant les voyages de Cook ; car l'île de la Mesa, indiquée sur une ancienne carte du galion d'Acapulco, est identique avec l'île Owhyhée, sur laquelle s'élève la haute montagne de *la Table* ou *Mowna-Roa*¹. Mendaña, accompagné de Quiros², découvrit, en 1595, le groupe d'îles connu sous le nom des Marquesas de Mendoza ou d'îles de Mendaña, qui comprend San Pedro ou O-Nateya, Santa Christina ou Wahitaho, la Dominica ou O-Hivahoa, et la Madalena. Nous devons à ces mêmes navigateurs intrépides la connoissance des îles de Santa-Cruz de Mendaña, que Carteret a nommées îles de la reine Charlotte ; l'archipel del Espiritu - Santo de

¹ Voyage de Marchand, T. I, p. 416.

² Alvaro Mendaña de Neyra et Pedro Fernandez de Quiros. Voyez *Successos de las islas Filipinas* (Mexico, 1699), Cap. VI. *Hechos de Don Garcia Hurtado de Mendoza, marqués de Canete, virey del Perú, los escribió el doctor Don Christobal Suarez de Figueroa*, p. 238. Après la mort de Mendaña, son épouse, Doña Isabella Baretos, célèbre par la force de son esprit et par un courage extraordinaire, prit le commandement de l'expédition, qui fut terminée en 1596.

Quiros³, qui sont les Nouvelles-Cyclades de Bougainville et les Nouvelles-Hébrides de Cook ; l'archipel des îles de Salomon de Mendaña, que Surville² a appelées les Arsacides ; les îles Dezena (Maitea), Pelegrino (Scilly-Island de Wallis), et probablement aussi O-Taiti (la Sagittaria de Quiros), qui toutes trois font partie du groupe des îles de la Société. Est-il juste de dire que les Espagnols ont traversé le Grand Océan sans reconnoître aucune terre, lorsqu'on se rappelle la masse des découvertes que nous venons de citer³, et qui ont été faites à une époque où l'art de la navigation et l'astronomie nau-

¹ Fleurieu, *Découvertes des François dans le sud-est de la Nouvelle-Guinée*, p. 85.

² La Nouvelle-Géorgie de Shortland. (*Voyage de Marchand*, T. VI, p. 63.)

³ J'aurois pu ajouter au tableau des découvertes des Espagnols dans la mer du Sud, celles de Garcia Jofre de Loaisa (*Viage al estrecho de Magellanes*, p. 206), de Grixalva, Gallego, Juan Fernandez, Luis Vaez de Torrès et de Seyavedra Cedron, qui reconnurent les premiers la côte septentrionale de la Nouvelle-Guinée. Voyez la belle carte de la partie méridionale de la mer du Sud, dressée d'après les savantes recherches de M. Dalrymple.

tique étoient bien loin du degré de perfection auquel ils se sont élevés de nos jours ? Les noms de Viscayno, de Mendaña, de Quiros et de Sarmiento, méritent sans doute d'être placés à côté des noms des plus illustres navigateurs du dix-huitième siècle.

Nous avons déjà observé plus haut que l'archipel des îles Sandwich offre un point de relâche aux bâtimens qui vont d'Acapulco, ou de la côte nord-ouest de l'Amérique, aux Philippines et en Chine ; de même que les îles du marquis de Mendoza ou celles de la Société fournissent un excellent mouillage et une grande abondance de vivres aux bâtimens qui ont passé le cap de Horn pour chercher des fourrures à Noutka et dans la baie de Norfolk. Malgré ces avantages, les habitans du Mexique, intéressés dans le commerce avec l'Asie, désireroient que les îles Sandwich ne se trouvassent pas sur la route d'Acapulco à Manille : ils craignent que quelque puissance européenne n'y fasse des établissemens, ou que les insulaires, naturellement actifs et entreprenans, ne commencent à exercer la piraterie dans ces mers. Il est vrai que le traité de Karakakooa, dans lequel Tamaah-

maah, roi d'Owhyhée, a fait, en 1794, une cession libre et volontaire de son empire au roi de la Grande-Bretagne, n'a pas eu des effets plus durables que tant d'autres traités conclus entre les peuples civilisés de l'Europe. Les chefs, constamment en guerre entre eux, donnent la préférence à la nation qui leur cède le plus d'armes à feu et de munitions. Ces armes, peu de temps après, sont dirigées contre ceux même qui ont eu l'imprudence de les fournir. Beaucoup d'Européens, la plupart mauvais sujets et déserteurs des bâtimens anglois ou anglo-américains, se sont établis parmi les insulaires.

C'est par leur secours qu'une puissance entreprenante de l'Europe parviendra assez facilement à se rendre maîtresse des îles Sandwich, et à y former une colonie. Ces insulaires sont excellens marins : déjà plusieurs d'entre eux, embarqués sur des bâtimens européens, ont été aux États-Unis, à la côte nord-ouest de l'Amérique et en Chine ; ils ont tenté de construire des goëlettes, et même des vaisseaux armés, avec lesquels ils projettent de faire des expéditions lointaines. Les courans du nord-ouest leur portent

de grands troncs de pins de la côte septentrionale du continent de l'Amérique. Toutes ces circonstances faciliteront singulièrement l'établissement d'une colonie dans cet archipel. Les natifs des îles Sandwich, plus que tous les autres insulaires du Grand Océan, ont profité de leurs communications avec les Européens. La sphère de leurs idées s'est étendue; on leur a fait naître des besoins qu'ils ne connoissoient pas; et, depuis vingt ans, ils ont fait des progrès sensibles vers cet état social que l'on désigne assez improprement par le mot de civilisation¹. Ces progrès, qui seroient très-lents si les insulaires étoient abandonnés à eux-mêmes, deviendront très-rapides sous la domination européenne, et peut-être ces peuples se feront-ils craindre un

¹ C'est par les effets de cette prétendue civilisation, que les habitans d'O-Taïti, accoutumés aux outils et aux étoffes de fabrique européenne, oublient peu à peu de faire des outils en pierre et en os, et qu'ils négligent la culture du mûrier à papier. Voyez les réflexions très-sages de M. Vancouver, sur l'état de ces insulaires depuis leurs communications fréquentes avec les Européens. (*Voyage autour du monde*, T. I, p. 179.)

jour dans le Grand Océan, comme les corsaires des îles Bermudes, ceux des îles Bahames et les Barbaresques sont craints dans l'Océan Atlantique et dans la Méditerranée. Une escadre stationnée dans la baie de Karakakooa, et dirigeant sa croisière vers le sud et vers l'est, se rendroit redoutable aux bâtimens qui font route pour les îles Philippines ou pour la Chine, soit d'Acapulco et de San Blas, soit de la côte nord-ouest de l'Amérique.

Le cabotage sur les côtes occidentales de la Nouvelle-Espagne est moins considérable que celui qui a eu lieu entre Campeche, l'embouchure du Rio Huasacualco, appelée nouvellement le port *Bourbon*, la Vera-Cruz et Tampico. En suivant les côtes du sud-est au nord-ouest, on trouve les ports suivans: Tehuantepec, los Angeles, Acapulco, Siguan-tanejo, Zacatula, Colima¹, Guatlan, Navidad, Puerto Escondido, Xalisco, Chiametla, Mazatlan, Santa Maria Aorne, Santa-Cruz de Mayo, Guaimas, Puerto de la Paz (ou del Marquès del Valle)², Monterey, San Fran-

¹ *Cartas de Hernan Cortez*, p. 348.

² Voyez Chap. VIII, T. II, p. 417.

cisco, et Puerto de Bodega. Cette longue liste des ports, dont la majeure partie offre un excellent mouillage, justifie ce que nous avons dit plus haut, sur le contraste que l'on remarque entre les côtes orientales et les côtes occidentales du Mexique. La force des courans, la constance des moussons et les tempêtes de l'hiver, rendent très-difficile le cabotage. Des côtes de Guatimala à la mer de Cortez, les traversées sont si pénibles et si longues, que les corvettes commandées par Malaspina, deux bâtimens excellens voiliers, mirent, en 1791, cinquante-huit jours pour venir de Realexo à Acapulco; la même année, le navire de commerce *la Galga*, favorisé par les courans et les vents, eut connoissance des îles Açores soixante jours après avoir quitté le port de Lima: le premier trajet est de 300 lieues marines; le second de 4500 lieues.

Les ports d'Acapulco, San Blas, Monterey et de San Francisco, offrent la position la plus heureuse pour la pêche du cachalot et pour le commerce des fourrures de loutres, que l'on trouve partout entre les 28° et 60° de latitude boréale. Nous avons déjà traité

de ces objets dans le dixième chapitre, en parlant des animaux marins des côtes du Grand Océan. Les Anglo-Américains, pour venir dans les parages habités par les sari-coviennes, sont obligés de faire tout le tour du nouveau continent: dès 40° ou 45° de latitude nord, ils s'élèvent jusqu'aux 58° et 60° sud; après avoir doublé le cap de Horn, ils remontent dans la mer du Sud jusqu'aux mêmes latitudes boréales dont ils sont partis. Pendant le court séjour que je fis aux États-Unis en 1804, il y avoit, sur les côtes nord-ouest, quinze à vingt bâtimens américains¹, la plupart appartenant à des armateurs de Nantucket et de Boston: ces bâtimens, après avoir échangé leurs fourrures à Canton et à Macao, contre du thé, de la soie écrue et du nankin, font le tour du globe en revenant par le cap de Bonne-Espérance. Les Espagnols-Mexicains, dont les possessions s'étendent jusqu'aux 58° nord, peuvent se rendre dans l'espace de vingt jours sur ces mêmes côtes, sur lesquelles les Anglo-Américains et les nations de l'Europe ne peuvent

¹ L'année 1792 on n'y en comptoit que sept. *Vancouver*, III, p. 519.

peau a été de 18 à 25 piastres¹. On voit par ces renseignemens, que le bénéfice du commerce de pelleterie a énormément diminué depuis le séjour du lieutenant King et du capitaine Hanna en Chine; on reconnoît aussi combien sont exagérés les calculs de quelques écrivains d'économie politique, qui ont pensé que quarante-quatre millions de livres de thé que consomment les Européens, pourroient se payer en grande partie avec les fourrures de la côte nord-ouest de l'Amérique. Il paroît que les marchés de Canton et de Macao sont abondamment fournis avec trente ou trente-cinq mille peaux de loutres par an, et la valeur totale de cette importation ne s'éleveroit pas à six cent mille piastres. Le prix des fourrures en Chine baissera sans doute encore davantage, si les Américains des États-Unis profitent des lumières qu'ils ont acquises par l'expédition du capitaine Lewis, et s'ils ouvrent un commerce direct entre la baie de Hudson, le

¹ Comparez Coxe, *Russian Discoveries*, p. 13, et Dixon's *Voyage round the World*, p. 316, avec Renouard de Saint-Croix, *Voyage commercial*, Vol. III, p. 152.

Canada et l'embouchure de la rivière Columbia.

Lorsque, par la relation du troisième voyage de Cook, l'Europe apprit à connoître les avantages qu'offre le commerce des peaux de loutres marines, les Espagnols firent aussi quelques foibles tentatives pour prendre part à ce commerce. Un commissaire fut envoyé à Monterey en 1786, pour rassembler toutes les peaux de loutres des *presidios* et des missions de la Nouvelle-Californie: on croyoit alors pouvoir réunir jusqu'à vingt mille peaux. Le gouvernement se réserva d'abord exclusivement le commerce des fourrures; mais voyant que cette mesure étoit trop odieuse, il donna à quelques négocians du Mexique la permission d'envoyer des cargaisons de peaux aux Philippines. Le profit des armateurs a été presque nul, parce que le gouvernement espagnol a chargé d'impôts exorbitans cette branche naissante de l'industrie nationale; parce que les fourrures ont passé par les mains des négocians de Manille, et parce qu'on ne s'est livré à ces spéculations que lorsque le prix des fourrures avoit déjà baissé considérablement. De quel immense