

(1)

(N° 235.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MAI 1850.

SANTO-TOMAS.

RAPPORT

De M. CLOQUET, consul de Belgique à Guatemala, sur la situation de la
colonie de Santo-Tomas, au 1^{er} janvier 1850.

INTRODUCTION.

Au mois de septembre 1841, une société anonyme se forma à Bruxelles, sous le titre de *Compagnie belge de colonisation*.

La compagnie avait pour objet principal :

1^o De créer des établissements agricoles, industriels et de commerce dans les différents États de l'Amérique centrale;

2^o D'établir des relations de commerce entre ces pays et la Belgique.

Un arrêté royal, en date du 7 octobre 1841, approuva la formation et les statuts de la société. (*Bulletin officiel*, 1841, n° 934.)

Une commission d'exploration se rendit sur les lieux au commencement de 1842. Il intervint, sous la date du 9 mai de cette année, entre l'État de Guatemala et la Compagnie belge de colonisation, représentée par M. le colonel de Puydt, un contrat qui assurait à la Société la concession du district de Santo-Tomas.

Au retour de la commission, les statuts primitifs furent modifiés. Un arrêté royal, en date du 25 octobre 1842, approuva les changements. (*Bulletin officiel*, 1842, n° 979.)

Un autre arrêté, du 26 novembre suivant, approuva le règlement organique de la communauté de l'Union. (*Bulletin officiel*, 1842, n° 1075.)

Nous n'avons à porter de jugement ni sur la charte de concession, ni sur les statuts de la Compagnie.

Les premiers colons partirent pour Santo-Tomas au commencement de 1845.

Dans le cours de l'année 1844, la Compagnie expédia, coup sur coup, à Santo-Tomas, une série de navires chargés de colons, ce qui porta brusquement à 800 individus la population de la colonie.

A leur arrivée, tous ces colons ne trouvèrent, dans des conditions convenables, ni ce qu'il fallait pour les loger, ni ce qu'il fallait pour les nourrir. De là du découragement, des désordres, des maladies. Cette situation se prolongea pendant les années 1845 et 1846.

Le Gouvernement du Roi crut alors avoir à remplir un devoir d'humanité. Il expédia un navire à Santo-Tomas, au mois de février 1847, avec la mission de ramener en Belgique les orphelins et ceux des colons belges qui manifesteraient le désir d'abandonner la colonie.

Mais, dans l'entre-temps, la direction coloniale à Santo-Tomas avait passé en d'autres mains, la santé générale s'était raffermie, les colons s'étaient mis à cultiver pour leur propre compte, l'avenir semblait enfin plus rassurant. Le gouvernement guatemalien avait, de son côté, déclaré se charger des orphelins. Très-peu de colons voulurent profiter du moyen de rapatriement mis à leur disposition.

Pour connaître le véritable état des choses à Santo-Tomas, le Gouvernement y avait, vers la même époque, envoyé un commissaire extraordinaire. Les résultats de l'enquête, confiée à M. Blondel, ont été consignés dans deux rapports qui ont été successivement communiqués à la Chambre des Représentants. (Actes de la session de 1845-1846, n° 268, et de la session de 1846-1847, n° 34.)

Depuis que cette exploration a eu lieu, le temps a marché, l'expérience a pu parler.

La situation de l'établissement de Santo-Tomas est-elle encore ce qu'elle était il y a quatre ans? Cette question peut offrir de l'intérêt au moment où l'attention publique semble se reporter sur une entreprise qui a été, d'abord, diversement appréciée; les renseignements que nous allons donner serviront utilement, croyons-nous, à fixer l'opinion non-seulement sur ce que Santo-Tomas est aujourd'hui, mais sur ce qu'il pourrait devenir un jour.

SITUATION DE SANTO-TOMAS DE GUATEMALA ,AU 1^{er} JANVIER 1850.

CHAPITRE PREMIER.***Climat.***

Il paraît inutile d'encadrer dans ce rapport de grands tableaux statistiques sur la température de Santo-Tomas. Ceux qui ont été publiés depuis sept ans ont pu donner une idée exacte de ses variations peu sensibles et calmer les craintes que l'on avait éprouvées dans le principe sur les dangers de transitions trop brusques.

L'année dernière a été remarquablement sèche ; la saison pluvieuse est arrivée trois semaines plus tard que d'ordinaire, et les pluies, bien qu'abondantes, ont rarement empêché de travailler, parce qu'elles commençaient presque toujours vers huit heures du soir et finissaient avec le jour.

On s'aperçoit facilement déjà de l'influence bienfaisante des défrichements, et l'on peut affirmer qu'au fur et à mesure que le vallon à l'entrée duquel Santo-Tomas est bâti, se dégagera de l'épaisse forêt qui gêne encore actuellement la circulation de l'air, la ville en ressentira les bons effets ; les brises de mer établiront des courants d'air libres qui rafraîchiront l'atmosphère, purifieront la ville et chasseront les moustiques.

Les brises de terre, traversant des terrains cultivés, se dégageront de l'humidité qu'elles empruntent encore parfois à la végétation mouillée par les pluies tropicales, et les pluies elles-mêmes épargneront la ville pour aller tomber sur les pics des montagnes boisées.

CHAPITRE II.***État sanitaire.***

L'état sanitaire de la colonie a été, pendant toute l'année dernière, on ne peut plus satisfaisant ; elle n'a éprouvé que quelques fièvres intermittentes, qui ont cédé au régime ordinaire. L'agence consulaire n'a eu à enregistrer que cinq décès, qui ne peuvent nullement être attribués à l'influence du climat.

L'état sanitaire présentait, au mois de décembre 1848, un aspect tellement rassurant, que M. le docteur Fleussu crut pouvoir se rendre aux sollicitations de ses clients de l'intérieur. Il partit pour la capitale, où il resta toute l'année 1849. Les colons traitent eux-mêmes, d'après ses traditions, les maladies qu'ils ont pendant son absence.

La question de salubrité peut donc être considérée comme suffisamment jugée ; sept années d'expérience ont initié les colons aux différentes précautions qu'ils doivent prendre pour éviter les fièvres et aux remèdes à employer pour les guérir.

Cependant on ne devrait pas conclure de ce fait , que les secours d'un médecin sont désormais inutiles ; il n'y a nul doute que des remèdes administrés par un homme de l'art procureraient une guérison plus prompte, et il serait imprudent de laisser plus longtemps la colonie sans médecin. Car, tous les jours , de graves accidents peuvent arriver à des hommes qui s'occupent de défrichements, et bien des malheureux pourraient succomber à leurs blessures ou rester estropiés s'ils n'avaient un chirurgien habile pour les soigner. Dans le cas où M. le docteur Fleussu ne voudrait plus continuer à donner ses soins à la colonie, il serait urgent de le remplacer. — Plusieurs officiers du service de santé de l'armée et de la marine ont déjà eu l'occasion d'étudier les maladies de la côte ; ils ne devraient pas faire un long séjour pour les traiter avec la confiance qui assure presque toujours le succès.

Il paraît important de faire remarquer que, jusqu'ici , Santo-Tomas n'a éprouvé aucun cas de ces fièvres malignes qui désolent les établissements des Antilles , telles que le *vomito negro*, et la fièvre *jaune* ; que toutes les amputations , et les autres opérations chirurgicales qui ont été pratiquées, se sont guéries de la manière la plus normale , sans autres accidents consécutifs que ceux inhérents à ces mêmes cures en Belghes ; et que jamais, le tétanos, ni les ulcères, que les auteurs d'hygiène tropicale signalent comme les compagnons ordinaires de ces cas de chirurgie, n'ont paru chez les nombreux sujets que les docteurs Fleussu et Durant ont opérés avec le plus complet succès.

Sans vouloir rappeler le passé , on peut déclarer hautement que les maladies qui ont désolé la colonie dans le principe prenaient leur source dans l'état même des choses, l'entassement des colons dans de petites cases imparfaitement construites à la hâte, l'absence de rues sèches , et une nourriture peu propre à l'acclimatation. Aujourd'hui que les colons possèdent des maisons confortables , s'occupent librement de leurs travaux agricoles , jouissent d'une alimentation convenable, que les rues sont parfaitement empierrées, le séjour de Santo-Tomas est devenu très-supportable sous le rapport de la salubrité, et l'état moral des colons qui voient le succès le plus parfait couronner leurs efforts persévérants contribue puissamment à l'entretien de cet état sanitaire.

Il n'y a nul doute cependant que le climat est resté le même ; qu'il n'y a que les conditions d'existence de modifiées, et que l'on s'était trop pressé d'accuser le climat et les hommes. Il fallait attendre du temps les termes de comparaison pour juger sainement la différence qui existerait entre la salubrité des premières années, où rien n'était fait encore, et celle que l'on obtiendrait par des travaux de défrichement, d'assainissement, et l'introduction progressive d'un système alimentaire approprié ; tout cela ne pouvait venir qu'avec le temps, et le jugement que le temps permet aujourd'hui de porter est tellement favorable, que l'on est en droit de croire que si des améliorations aussi simples ont produit d'aussi grands changements, dans dix à vingt ans, lorsque les abords de la ville seront bien défrichés et cultivés, Santo-Tomas, rafraîchi tous les jours par les brises de mer, deviendra un séjour non-seulement très-salubre, mais même très-agréable.

On ne peut abandonner la question hygiénique sans signaler les changements radicaux qui ont été introduits dans le régime alimentaire. Depuis quelques années, la colonie est parvenue à se procurer des vivres frais en abondance et à meilleur prix, tant par ses propres travaux d'agriculture que par les relations qu'elle a liées avec l'État limitrophe de Honduras.

Ci-devant, la colonie faisait une grande consommation de farine, de salaisons de porc et de bœuf, qui venaient chèrement de New-York. Elle consommait même du poisson salé et des pommes de terre du Nord. Aujourd'hui, chaque colon a sa petite plantation en bananiers, yams, riz, maïs, camotes et autres, tubercules farineux qui remplacent très-avantageusement la pomme de terre d'Europe qui, si recherchée autrefois, est tombée dans un tel oubli, que dernièrement un navire belge n'a pu s'en faire à très-bas prix.

La facilité de se procurer des vaches à lait a permis aux colons de faire du beurre et du fromage, et le laitage, qui entre pour beaucoup dans l'alimentation des travailleurs de nos campagnes, a repris auprès de nos colons en Amérique l'importance qu'il avait en Belgique, tandis que la viande de boucherie remplace en abondance et à bas prix les salaisons.

Il n'est donc pas étonnant que la santé publique se soit vivement ressentie de l'introduction d'un système d'alimentation complètement nouveau et approprié, et l'on peut espérer, avec raison, qu'il ne fera que s'améliorer encore à mesure que la culture fera des progrès et que se développeront les rapports commerciaux destinés à amener l'abondance des produits et la régularité des prix.

Le système alimentaire devant encore être traité indirectement à propos de la question des vivres et des objets de consommation, il semble inutile de s'étendre davantage. On ne peut cependant passer sous silence un article qui s'y rattache essentiellement, la boisson. — Sous ce rapport, il y a beaucoup à désirer, mais heureusement il n'est pas difficile de trouver le remède.

Sous une température aussi élevée, il est naturellement impossible que l'ouvrier se contente de l'eau pure : le thé, le café, le genièvre, le rhum sont jusqu'ici les boissons ordinaires, parce que ce sont les moins chères ; si l'usage des spiritueux semble indispensable sous les tropiques, il n'est pas pourtant bien sain, de l'avis de beaucoup d'autorités médicales, qui prétendent qu'à l'énergie factice qu'il procure, à l'espèce de surexcitation qu'il produit instantanément, succède un relâchement nerveux qui détruit peu à peu les plus fortes organisations. — Puis l'usage des boissons fortes dégénère presque toujours en habitude, conduit à la débauche, à l'abrutissement, et occasionne de graves désordres et souvent même des délits et des crimes. — Sous le double rapport de la santé et de la morale, il est nécessaire de modifier le système des boissons ; heureusement, on peut y parvenir en substituant aux spiritueux actuellement en usage le gros vin ordinaire du midi de la France, ou des côtes de la Catalogne. — Ces vins pourraient, par une combinaison commerciale bien établie, être livrés à Santo-Tomas à très-bas prix. Cela se pratique déjà aujourd'hui à des prix inférieurs à ceux de la bière.

Comme il sera nécessaire de parler ailleurs encore de cette question, il nous suffit d'avoir signalé ici le mal et indiqué le remède.

CHAPITRE III.

Population.

La population de Santo-Tomas au 1^{er} janvier 1850 comptait 345 habitants environ, répartis comme suit :

Belges	109
Allemands	51
Créoles, enfants de colons	10
Français.	7
Anglais	3
Portugais	2
Hollandais	4
Suisse	1
Centro-Américains établis	8
Id. population flottante	150
Total fr.	<u>345</u>

Le tableau statistique annexé *sub littera A* donne le détail de la population par famille, les lieux de naissance, la nationalité, la date de l'arrivée, la profession, et indique les propriétés de chaque colon.

En résumé la colonie possède :

1° 67 maisons évaluées à piastres.	22,370
2° 183 parcelles de terrain de ville, défriché en jardins, possédées par 93 colons, formant ensemble 28 hectares 71 ares 2 centiares	28,710
3° 549 lots ¹¹ / ₂₀ ou 11,164 hectares 59 ares de terrains hors ville, possédés par 23 propriétaires selon acte authentique passé devant l'autorité	54,900
4° Chevaux 25	1,225
5° Mules 20.	1,200
6° Vaches 120	1,800
7° Bœufs 89	1,335
8° Taureaux 3	60
9° Veaux 41	328
10° Pores 118	590
11° Poules 720	360
12° Canards 40	40
13° Pintades 52	48
14° Dindons 10	15

Embarcations.

15° La goëlette <i>Emma</i>	709
16° Une petite goëlette en construction	600
17° Un grand canot demi-ponté	175
18° Une petite goëlette pontée	300
19° 26 canots de différentes grandeurs, appartenant aux colons et aux créoles indigènes	825
	115,590

Piastrs.

A ce chiffre il faut ajouter, pour obtenir l'inventaire approximatif du matériel de la colonie, la valeur des meubles des colons, celle des cultures qui est très-difficile à fixer, les instruments aratoires, les marchandises en magasin, les espèces et les postes, suivants qui ne sont pas compris dans ce qui précède :

Propriétés de la Compagnie de colonisation.

L'hôtel de la direction	piastres.	10,000
Le grand magasin		15,000
Terrains de ville à vendre (pour mémoire).		

De la maison J. P. Aguet, directeur colonial :

Délégation en portefeuille	490	
Marchandises en magasin	14,251	
Meubles, etc.	1,598	
Un chargement d'acajou.	4,643	
Effets à recevoir	400	
Matériel	885	
Créances solvables	15,655	
	82,920	
Total général	piastres.	178,510

Soit environ un million de francs.

CHAPITRE IV.

Avances de la direction coloniale aux colons.

Lorsqu'au mois de mai 1847 l'inventaire général de la colonie fut dressé par une commission nommée par le consul afin de constater les valeurs des propriétés; elles montaient seulement à 68,727 piastres, tandis qu'au 1^{er} janvier 1850 elles

atteignent le chiffre de 178,510 piastres; différence, en faveur de la colonie en trois ans, de 110,283 piastres.

A cette époque, le nombre des colons montait à 260 Européens. Les causes de la diminution de la population sont :

1° Le retour de quelques personnes inutiles, en Europe, par *l'Adèle* ;

2° L'établissement de plusieurs colons dans l'intérieur du pays et principalement dans la capitale, où tous les hommes de métier gagnent de quoi vivre dans une grande aisance.

Pour obtenir le développement remarquable que les documents statistiques accusent, le directeur colonial a eu recours au système de prestation de fonds.

Il a fait des avances aux colons, directement en espèces ou indirectement en marchandises, en vivres, en instruments de travail et de métier, afin de les mettre à même de défricher leurs terrains et de bâtir leurs maisons.

Les avances que le directeur colonial a faites de ce chef montaient, au 31 décembre 1849, d'après ses livres, à la somme de 15,860 1 ³/₈ piastres, dont il a tout espoir d'être remboursé dans un prochain avenir.

On peut juger par les résultats étonnants obtenus par ce système d'avances appliqué sur une petite échelle, par un administrateur qui n'avait que des ressources très-restreintes à sa disposition, des progrès rapides que ferait une colonisation dirigée d'après le même principe par un homme dégagé de toute spéculation particulière et opérant avec un capital de 1 à 2 millions, au nom d'une compagnie puissante.

CHAPITRE V.

Consommation de la colonie.

La colonie s'est créé une existence indépendante par la production des denrées alimentaires, et, sous certains rapports, elle aurait pu fournir des vivres au dehors, si elle avait les débouchés que l'ouverture de la route va bientôt lui donner ; alors elle pourra produire pour vendre sur une grande échelle ; car elle devra nourrir les *milliers* d'hommes et de mules qui s'y rendront continuellement pour chercher des marchandises. Déjà elle a livré des bœufs gras à Bélize, et elle est parfaitement en mesure de subvenir à l'entretien de l'augmentation subite de population que va produire la translation de l'administration supérieure de la douane d'Isabal à Santo-Tomas, avec la garnison et les prisonniers, augmentation que l'on peut évaluer au moins à 500 personnes.

L'état des marchandises et des objets d'alimentation entrés dans le magasin de la direction coloniale pendant l'année 1849 (Annexe B), peut donner une idée exacte de la consommation de la colonie, parce qu'il contient l'indication de presque tout ce qui a été introduit ; car il n'existe, à côté du magasin de la direction, que quelques petits débitants qui ne font venir directement que quelques articles de peu de valeur.

Si l'on compare cet état à celui contenu dans le rapport du 15 mai 1847,

on verra que Santo-Tomas tire aujourd'hui beaucoup moins de provisions alimentaires de l'étranger.

En 1847, par exemple, la colonie en neuf mois de temps a reçu :

<i>Du beurre</i> de Belgique	165 pots	
<i>Id.</i> de Bélize	24 barils	
<i>De la graisse</i> de New-York	20	} 54 id.
<i>Id.</i> de Bélize	54	

En 1849, pour toute l'année :

<i>Beurre</i>	00
<i>Graisse</i> seulement	17 barils
<i>Farine</i> en 1847, sur neuf mois la colonie a reçu de l'Amérique du Nord	245 id.
<i>Id.</i> en 1849, pour toute l'année	246 id.

Il faut remarquer encore que la coupe de bois de mahogany de San-Marcos en a consommé à elle seule 84 1/2 barils pour la nourriture des nègres ; de sorte qu'il ne reste plus que 162 barils ; encore doit-on en rabattre un bon nombre vendus aux ouvriers du chemin du Mico et aux Caraïbes de la côte.

En comparant l'introduction des salaisons de l'année 1847, qui est de 59 barils avec celle de 1849, qui monte à 86 barils, on croirait que ce chiffre implique contradiction avec ce qui a été avancé au paragraphe de l'état sanitaire, sur la diminution de la consommation des salaisons ; il n'en est rien cependant ; il faut ici faire la même observation que pour la farine : la coupe de mahogany de San-Marcos a nécessité pour l'entretien des coupeurs caraïbes 48 1/4 barils ; il n'en reste donc plus que 58 pour la colonie ; il faut encore en défalquer la moitié au moins qui a été fournie aux Ladinos et aux Blancs qui travaillaient au chemin du Mico et aux ouvriers indigènes qui défrichent plusieurs plantations, c'est-à-dire que la colonie proprement dite n'aurait consommé que 19 à 20 barils de salaisons.

Pour compléter la consommation de Santo-Tomas en gros vivres, il faut ajouter 110 têtes de bétail engraisées dans la colonie et abattues ; 21 veaux et 100 pores.

De ce chef, on peut calculer une diminution de 50,000 livres de viande salée.

Les différences que l'on remarque sur la diminution de certains objets d'alimentation que la colonie devait ci-devant acheter chèrement de l'étranger, proviennent des progrès qu'elle a faits en agriculture et dans l'élevage du bétail.

Depuis 1847, beaucoup de vaches ont été introduites dans la colonie à plus bas prix qu'auparavant.

A cette époque, on faisait encore venir le bétail d'Omoa, par mer ; aujourd'hui le bétail provient de la vallée de Chimistan, qui n'est séparée de Santo-Tomas que de deux journées de marche, par terre, tandis qu'il en faut quatre pour aller jusqu'à Omoa où les bêtes arrivent fatiguées et trouvent peu de nourriture. De là on les embarquait dans de petites goëlettes où elles étaient entassées et exposées à suffoquer, à tel point que très-souvent on en perdait pendant la traversée, et

toujours elles arrivaient en très-mauvais état et coûtaient, rendues à Santo-Tomas, 14 à 15 piastres par tête.

En 1847, on fit venir ainsi pendant neuf mois 100 têtes de bétail d'Omoa; les vaches coûtaient alors jusqu'à 24 piastres, et comme l'exportation en est défendue par les lois de l'État du Honduras, c'était par une faveur spéciale que le gouverneur du port d'Omoa les laissait expédier vers Santo-Tomas.

Depuis trois ans, les habitants de la vallée de Chimistan ont eu l'heureuse idée d'essayer de franchir, par une *piccadure* qu'ils ont ouverte expressément, le contrefort de la Cordillère qui la sépare du Rio-Motagua et de passer à Santo-Tomas par le tracé du chemin de l'ingénieur Delwarde, qui aboutit au Platanar; il en est résulté que le chemin s'est amélioré peu à peu, et que le bétail maigre est actuellement livré à 6 piastres par tête, argent comptant, et à 8 et 9 piastres moitié en argent, moitié en marchandises. C'est ainsi que la viande fraîche est devenue plus abondante, moins chère, et que tous les colons ont acheté dès vaches, des pores et se sont empressés de fabriquer du beurre et du fromage.

C'est pour le même motif que Santo-Tomas, qui était tributaire de New-York pour la graisse, s'en est affranchi. — Les Honduriens amènent des pores gras à très-bas prix; les colons fabriquent aujourd'hui de la graisse eux-mêmes; ils ne sont plus exposés à en manquer et l'obtiennent de meilleure qualité et à meilleur marché.

Quant à la farine de froment, elle tend tous les jours à perdre l'empire exclusif qu'elle garda trop longtemps sur les autres farineux; il est vrai qu'elle est attaquée par de rudes ennemis.

En première ligne vient le platano, puis le riz, le maïs, les frijoles ou haricots, les yams, camotes et les variations nombreuses de tubercules de même famille qui donnent une substance farineuse alimentaire rivale de celle de la pomme de terre.

Le platano est le véritable aliment providentiel de la côte. Partout où la température ne permet pas la culture du froment, le fruit du bananier ou platanier devient, avec le maïs et les haricots, la base du système de l'alimentation des habitants.

Des trois espèces principales de Musa, le platano anton, le cambari et le dominico, et de leurs nombreuses variétés, c'est la première qui remplace ordinairement le pain, tant chez les Caraïbes que chez les indigènes des campagnes. Nos colons se sont familiarisés avec ce fruit et le maïs; ils ne regardent plus guère maintenant le manque de farine de froment comme une bien grande privation; l'usage considérable que tout le monde fait actuellement du platano et du maïs a heureusement contribué à diminuer la consommation excessive que la colonie faisait de la farine de froment, consommation qui occasionnait annuellement la sortie de plus de 5,500 piastres; la substitution de farineux obtenus par la culture locale est donc une grande conquête au point de vue économique; on peut d'autant plus s'en réjouir qu'elle ne contrarie en rien les règles de l'hygiène. Aussi tous les jours les plantations s'agrandissent: le goût des colons augmente pour les produits de leurs cultures et, sous l'influence de l'esprit de progrès agricole qui dirige actuellement la colonie, on peut prédire qu'elle ne tardera pas à s'affranchir sous peu de l'étranger pour le café, le sucre, le rhum, le riz, le tabac, etc., etc.; alors seule-

ment, assurée de ses moyens d'existence, elle pourra s'occuper de la production des denrées propres à l'exportation.

Mais si la colonie possède tout ce qu'elle peut désirer sous le rapport des vivres, il n'en est pas de même, comme nous l'avons dit, de la boisson, qui joue un si grand rôle dans la question hygiénique sous les tropiques.

Jusqu'ici, les hauts prix de la bière et du vin ont obligé les colons à avoir recours aux spiritueux, dont l'usage est presque toujours nuisible et même souvent mortel pour certaines constitutions. — Il est bien à regretter que le système qui avait été établi au commencement dans les magasins de la direction n'ait pas continué d'être suivi; alors le colon pouvait obtenir du vin à un prix modéré; la liberté commerciale qui a remplacé ce monopole, à la demande même des colons, leur a été fatale; le nombre des commerçants n'étant pas assez grand pour engendrer une concurrence qui maintint les prix au taux de ceux de l'ancien magasin, les colons ont été obligés de payer, à la spéculation particulière, ce qu'elle exigeait. — Heureusement le mal n'est pas sans remède, et l'accroissement de population qui va s'opérer amènera le résultat ordinaire de la concurrence, la diminution des prix.

Cependant, sous le double rapport de l'hygiène et de la morale, il est temps de porter remède à l'état actuel de choses, et cela devient d'autant plus praticable que les intérêts du commerce bien entendus se concilient parfaitement avec ceux de police et de la santé publique. — En effet, il est très-facile de procurer aux colons de la bière et du vin à bas prix. La colonie n'a jamais reçu de bières à bon marché de Belgique; celle qu'un grand établissement de Louvain expédia était d'abord excellente, mais trop chère.

Quant au vin de France, il revient généralement à un prix inaccessible à l'ouvrier rangé, qui n'a plus d'autre alternative que de boire de l'eau ou du genièvre.

Il serait cependant facile d'apporter des gros vins de Catalogne qui pourraient être vendus à Santo-Tomas à 50 centimes la bouteille avec un beau bénéfice. Un négociant espagnol, don Pio Porta, possède un joli brick, *le Curutaco*, qui vient régulièrement deux fois l'an avec des cargaisons dont le fonds est du vin catalan en pipes, et qui ne revient actuellement qu'à 60 centimes la bouteille en l'achetant par dames-jeannes. Il a souvent offert de fournir à la colonie du vin à des prix beaucoup moins élevés.

Les goëlettes qui font le commerce de caravane entre Santo-Tomas, Omoa, Truxillo et la Havane, en apportent également, mais il est ordinairement de qualité inférieure. — Le vin catalan possède une grande qualité pour les tropiques: c'est d'être très-tonique et de supporter l'eau.

On remarquera probablement avec étonnement, en parcourant l'état des importations pour la consommation de Santo-Tomas, que la colonie tire de l'étranger, surtout de l'entrepôt anglais et américain de Bêlize, beaucoup d'articles qui pourraient être fournis par la Belgique, bien plus avantageusement et de meilleure qualité; cela tient au manque de relations directes régulières avec la mère patrie; il est vrai que, pour les affaires actuelles et la consommation, le nombre de navires qui ont été expédiés suffisait; mais il est une quantité de petits articles qui finissent cependant par représenter une valeur assez considérable, que

l'on n'envoie pas par la raison toute simple que nos expéditeurs sont des fabricants qui exportent leurs manufactures pour des sommes rondes et ne peuvent perdre leur temps à former ce qu'on appelle une pacotille.

C'est ainsi que l'on trouve que la colonie a acheté, à Bêlize, des aiguilles, des allumettes phosphoriques, des balais, de la bière, des bougies, cordonnets, clous, canifs, ciseaux, chandelles, chemises, du café, des souliers, capsules, chaînes en fer, dés à coudre, épingles, faïence, fil à coudre, graisse, goudron, hameçons, huile à brûler, huile fine, des haches, des jambons, moutarde, machètes, oignons, de la poudre, du plomb, poivre, porcelaine, rubans, rhum, rasoirs, savon à laver, objets de sellerie, du sucre, du fil, des sardines, des seaux, des scies de long, de la toile à voile, du tabac, vinaigre, *tous* articles qu'il suffit de nommer pour prouver que l'irrégularité seule des relations empêche la colonie de s'en approvisionner en Belgique, et qui en viendront directement le jour où une combinaison commerciale, appuyée sur des capitaux suffisants, viendra donner aux rapports entre la Belgique et l'Amérique centrale la vie et l'activité qui doivent leur appartenir.

CHAPITRE VI.

Cultures. — Plantations. — Productions.

Dans les premiers temps de la colonisation, plusieurs désespéraient de faire produire au sol de la colonie les légumes d'Europe. Étrangères aux nombreuses productions des climats tropicaux et peu dégagées encore des préjugés du pays natal, beaucoup de personnes s'imaginaient qu'un pays où l'on ne peut manger des pommes de terre et des choux de Bruxelles, où l'on devait remplacer des haricots blancs par des haricots noirs, le froment par le maïs, qu'un tel pays devait positivement être malsain. Elles semblaient éprouver ce dégoût que les enfants ressentent, en sortant de la maison paternelle, à manger des mets qui leur sont inconnus.

Elles n'acceptaient qu'avec défiance les farineux du pays; les bananes, les platanos, les yams, les camotes, aujourd'hui bases de l'alimentation, étaient impitoyablement sacrifiés à la pomme de terre nationale. Lorsqu'un navire apportait des pommes de terre, il était beau de voir le concours enthousiaste des gastronomes transportés des Flandres à Santo-Tomas.

Peu à peu cependant et grâce aux avances de la direction coloniale, le jardinage des légumes d'Europe d'abord, puis la culture des plantes du pays, se sont développés, et l'on voit aujourd'hui les choux, les salades, les radis, croître à l'ombre des bananiers, à côté des ananas; les haricots blancs croissent en bonne harmonie avec les haricots noirs, et il est peu de légumes d'Europe qui ne réussissent lorsqu'ils sont convenablement cultivés.

On compte dans un jardin soigneusement entretenu les légumes suivants d'Europe : les pois de toutes espèces, les choux rouges, blancs, verts, choux-raves, les salades romaines, laitues, endives, scarroles, etc., céleri, haricots de tous genres, oignons, poireaux, épinards, cresson, radis, navets, raves, carottes, betteraves.

Les pommes de terre même y viennent avec des soins ; on en a obtenu plusieurs récoltes, et si on ne s'applique pas davantage à leur culture, c'est que l'on obtient des tubercules du pays plus avantageux avec moins de travail, tels que yams, yuccas, camotes, etc.

Les principales productions indigènes sont les diverses espèces de bananes, les nombreuses variations de substances farineuses yuccas, yams ou ignames, camotes, cocos, maïs, okro, piment doux, papayas, chirimoya, citrons, oranges, limons, avocat, mangues, manzana rosa, cocotiers, sapotes, tamarin, ananas, concombres, courges, ayotes, aubergines, tomates, grenades, polintro, etc.

Puis, les productions de denrées propres plus tard à l'exportation : le coton, dont la qualité a été jugée supérieure ; le riz, que nos colons préfèrent, à prix égal, à celui de la Caroline du Sud ; le café, le sucre, dont la culture peut devenir avant peu une source de richesses ; le tabac, dont les qualités supérieures ont été très-appréciées en Angleterre, pays vers lequel on commence à diriger des envois importants depuis quelques années ; enfin le gingembre, qui croît pour ainsi dire sans culture ; le cacao, qui promet de belles récoltes, et la vanille, que l'on a entrepris de planter il y a un an.

Mais les produits qui fixent surtout l'attention des colons sont :

1° Le *platano*. — On fait honneur à un religieux, Tomas de Berlangas, de l'introduction de ce fruit précieux dans le continent américain. Il aurait apporté des drageons de la grande Canarie à Hispanola, dès 1516. On peut dire que le platano est, pour les habitants des régions chaudes de l'Amérique, ce que la pomme de terre est pour les habitants du nord de l'Europe, avec cette différence que sa culture n'exige aucun soin. Il suffit de couper grossièrement les arbres de la forêt, de les brûler à demi, de déblayer légèrement le terrain et de planter les drageons au milieu des troncs d'arbres qu'on laisse pourrir. Un an après, on possède une récolte qui assure l'existence la plus complètement indépendante à l'ouvrier ; car on peut employer le fruit de tant de manières différentes, que la variété empêche d'en être dégoûté. C'est à cette extrême facilité de pouvoir se procurer des moyens d'existence presque sans travail, que l'on attribue généralement la paresse des habitants des côtes.

En effet, la prodigieuse reproduction de cette plante, l'abondance de fruits qu'elle donne, surpassent en puissance d'alimentation la culture de toutes les autres substances, et c'est ce qui fait dire souvent que pour forcer les habitants des côtes à s'adonner à l'industrie, pour leur créer des besoins, il faudrait couper leurs platanos.

On plante ordinairement les bananiers à 2 mètres de distance, en carrés, et tout l'entretien consiste à nettoyer, de temps en temps, le pied des mauvaises herbes, tant qu'il n'a pas atteint une certaine hauteur, et à couper la tige, quand on en prend le régime. On nettoie le terrain à la houe autour de la touffe et l'on rejette les herbes en tas sur les racines où elles pourrissent à l'ombre et forment l'engrais.

Ordinairement, il y a dans la touffe un autre pied, déjà grand de plusieurs mois, à côté de celui qu'on vient de couper, et qui promet une nouvelle récolte, un, deux ou trois mois plus tard, selon son degré d'avancement.

Enfin, un platanar bien soigné fournit régulièrement toute l'année, et dure pour

ainsi dire éternellement, car il suffit, pour le renouveler, de prendre tous les cinq ans de nouveaux drageons et de les planter dans l'espace du carré laissé vide.

. Un terrain de 100 mètres de surface peut renfermer, dit Humboldt, au moins 30 à 40 touffes de platanos, et produire dans une année 2,000 kilogrammes de substance alimentaire. Un régime de platanos du Mexique contient ordinairement 160 à 180 fruits, et pèse de 30 à 40 kilogrammes. Ce savant voyageur fait les comparaisons suivantes :

Le froment, en calculant sur la base d'une récolte décuple, sur un terrain de 100 mètres carrés, ne produit que 15 kilogrammes de grain; la pomme de terre, dans une bonne récolte, donne 45 kilogrammes. Le produit du bananier est, par conséquent, à celui du froment comme 133 est à 1, et à celui de la pomme de terre comme 44 à 1. Une lettre d'un colon des Antilles, citée par M. de Humboldt, établit qu'un homme de bon appétit et de travail, n'ayant aucune autre nourriture, aurait besoin de 12 platanos par jour, et qu'à ce compte un platanar de 60 et quelques touffes suffirait à peu près à l'existence d'un ouvrier. A Santo-Tomas, les ouvriers créoles attachés à la plantation de M. Aguet ont par semaine 50 platanos ou 7 par jour, et 6 livres de viande. Il est vrai que le platanar est établi tout fraîchement sur un sol fertile qui donne des fruits qui pèsent jusqu'à 1 kilogramme. Il est facile de comprendre la haute influence que l'abondance des platanos exerce sur les frais de culture et le revient de la main-d'œuvre. On obtient 100 platanos pour 4 réaux; 50 platanos remplacent 7 litres de farine, que l'on donnait auparavant aux ouvriers et qui coûtaient quelquefois jusqu'à 7 réaux, ce qui fait une diminution de près de 50 p. % sur le prix de la nourriture des ouvriers.

L'année dernière, sans la plantation de M. Aguet, la coupe de bois de mahogany de San-Marcos n'aurait pu continuer ses travaux, faute d'arrivages de farine de New-York; la plantation de ce négociant et quelques autres de la colonie ont fourni 4,800 platanos aux ouvriers caraïbes.

2° *Riz*. — Le riz de Santo-Tomas est originaire des petites bourgades caraïbes voisines qui le cultivent presque sans travail. C'est une espèce de riz de montagne très-savoureux, qui ne nécessite aucune irrigation, bien que l'on remarque qu'il croît plus fort et plus vite dans un terrain un peu humide. Cet article entre déjà pour beaucoup dans la consommation; on commence à le cultiver sur une plus grande échelle, et il est probable que dans quelques années, lorsque la population sera plus considérable, le riz fera l'objet de cultures en vue de l'exportation.

3° *Café*. — Il paraît inutile de dire que le climat de Santo-Tomas, le sol du Guatemala, sont favorables à la culture du café. C'est une plante qui attire l'attention de presque tous les colons. L'année dernière, on a planté plus de 40,000 caféiers qui produiront dans 4 ans. Déjà il en existe plusieurs milliers qui ont deux ans d'âge et porteront des fruits cette année. Le succès du café est certain comme bonne qualité, car on peut juger de celui que produiront les plantations de Santo-Tomas par les produits des caféières du caribal de Livingston et des villages voisins sur la route de Gualan. Le café de Guatemala est de qualité supérieure, et rivalise avec celui de Costa-Rica. Il serait superflu de parler de la culture du café, décrite dans tant d'ouvrages spéciaux à l'usage des émigrants qui veulent s'y adonner.

4° *Canne à sucre*. — Le climat et le sol du district de Santo-Tomas sont admi-

blement propres à la culture de la canne à sucre, qui deviendra, avec le café et le tabac, une des plus importantes, lorsque la population aura pris le développement que la force des choses est appelée à lui donner. Lorsque Santo-Tomas sera relié par une petite route de deux journées de marche avec le Honduras, quand des rapports faciles seront établis par la belle rivière le *Polochic* avec la Vera-Paz, les planteurs pourront se procurer des travailleurs qui connaissent parfaitement cette culture trop pénible pour des Européens. Mais il faut bien remarquer ici que les grands travaux d'usine, autrefois insupportables aux blancs, ont presque complètement disparu dans les ateliers bien montés où des moyens mécaniques très-simples donnent, à chaque pas, une force d'action qu'il fallait, il n'y a pas bien longtemps, demander tout entière aux bras de l'homme.

La canne à sucre est destinée à devenir avec le café, peut-être dans un avenir rapproché, une des principales causes de l'établissement d'une population nombreuse sur la côte du Guatemala, ainsi que du Honduras; car, le jour où l'émancipation des nègres sera générale dans les colonies des Antilles, — et l'avènement de ce jour pourrait bien être précipité par les circonstances du temps ou des spéculations politiques, — le district de Santo-Tomas se trouvera placé non-seulement dans des conditions égales de production, mais dans des conditions plus favorables sous plusieurs rapports, que bien de vieilles colonies.

Il existe dans les environs de Santo-Tomas divers caribals qui augmentent considérablement depuis l'établissement de la colonie. Ces nègres libres travaillent avec les Européens parfaitement et dans la meilleure intelligence; quand le blanc est juste envers le nègre, qu'il a des égards pour lui, il en obtient travail et respect; il ne paraît pas douteux que beaucoup de nègres quitteraient les colonies où ils ont été esclaves pour venir habiter à côté de leurs anciens frères émancipés sur la terre libre du continent hispano-américain.

Sous une bonne administration coloniale, le salaire des ouvriers ne sera pas plus élevé à Santo-Tomas que dans les autres colonies des Antilles; les vivres seront toujours moins chers à Santo-Tomas, qui peut se procurer des viandes fraîches à bas prix, dans le voisinage qui abonde en bétail, tandis que beaucoup d'îles des Antilles doivent le tirer à grands frais de la Terre ferme. Jamais on n'y sera obligé de nourrir les travailleurs avec du *tasajo* amené de Buenos-Ayres. Puis le sol vierge produira pendant longtemps de belles et fortes récoltes, tandis que les terrains des colonies voisines sont déjà obligés de faire venir chèrement des engrais d'Europe. Il n'y a pas de doute que la côte verra également sous peu de nombreux habitants de l'intérieur venir s'y fixer; presque tous connaissent la culture de la canne que l'on rencontre dans chaque village où elle sert à fabriquer des eaux-de-vie et du sucre grossier dont les créoles font un usage presque équivalent à celui du sel en Europe, car le sucre, dans les pays tropicaux, n'est pas un objet de luxe, mais il est rangé parmi les articles de première nécessité.

Les diverses variétés de cannes à sucre, les méthodes de culture sont également décrites dans trop d'ouvrages et de mémoires spéciaux pour trouver place dans un rapport succinct.

Pour enlever tout doute sur la réussite positive de la culture de la canne à sucre à Santo-Tomas, il ne sera peut-être pas surabondant d'ajouter qu'autrefois elle était l'objet d'assez grandes spéculations sous l'administration espagnole, dans

les environs de la belle ville de Truxillo, et que ses produits étaient exportés en Espagne.

5° *Tabac*. — C'est vis-à-vis du district de Santo-Tomas que la meilleure qualité de tabac se récolte, sur la rive droite de la Motagua, aux environs de la ville de Gualan, dont il prend le nom. Ce tabac a été très-apprécié à Londres, où dernièrement on en a expédié une assez forte partie. Mais la culture du tabac est encore assez peu avancée à cause des entraves que la loi actuelle, qui accorde le monopole de la vente au gouvernement, met à son amélioration. Cependant l'administration paraissait décidée à faire disparaître ces entraves qui, du reste, n'existeraient pas dans le district de Santo-Tomas, où la culture est libre. La Société économique de Guatemala, composée de patriotes éclairés qui se sont réunis pour provoquer des progrès dans les différentes branches d'agriculture, s'est donné beaucoup de soins pour favoriser la culture du tabac, en faisant venir des semences et publiant des manuels sur les meilleures méthodes; il est permis d'espérer que le gouvernement secondera ses efforts en déclarant la culture du tabac libre, et que bientôt ce pays fournira un nouvel article d'exportation. Déjà, le gouvernement a été sollicité par de riches propriétaires, des négociants de Gualan et de Zacapa, MM. Segui, Pio Porta, Hermenegildo Morales, Joaquin Ferro, qui s'étaient décidés à faire un essai en grand pour expédier les récoltes en Angleterre; il y a lieu de croire que le système actuel est sur le point d'expirer.

6° *Coton*. — Le coton existait dans le Guatemala au temps de la conquête. Il y est encore cultivé de nos jours; mais l'état extrêmement arriéré de la filature et du tissage ne permet plus aux tisserands indigènes de lutter que pour quelques articles avec les fabriques d'Europe, et la culture a presque entièrement disparu. Le coton est d'une excellente qualité et produit avec abondance; il existe des cotonniers de différentes espèces dans les plantations de Santo-Tomas. Mais il en est du coton comme du sucre et du café, il faut des bras pour le récolter, et si cet article est destiné à devenir important à l'avenir, actuellement il est impossible de penser à la culture en grand. On peut juger, par les échantillons qui sont au Ministère, de la qualité du coton et du riz de Santo-Tomas; ils sont récemment arrivés par la *Denise* et on les a beaucoup admirés à Anvers.

7° *Cacao*. — Ce fruit, que les Indiens cultivaient sur une vaste échelle à l'époque de la conquête, a conservé à Guatemala le même culte, mais les plantations ont disparu en grande partie sous diverses influences. — Le cacao de Guatemala est très-renommé, et les habitants de la République mettent une sorte de patriotisme dans l'affection qu'ils lui portent. — Ils aiment mieux payer leur cacao plus cher que de le faire venir de Guayaquil. Aussi le chocolat coûte toujours deux fois plus cher à Guatemala qu'en Europe, et le meilleur débouché que la colonie peut avoir pour son cacao est le pays même.

Plusieurs plantations de Santo-Tomas ont commencé la culture du cacaotier avec d'autant plus de confiance que l'on en rencontre beaucoup à l'état sauvage dans la forêt. Près des bords de la Motagua, un peu plus bas que le Platanar, vers Chichavalia, on a découvert une ancienne plantation de cacaotiers qui a fourni des élèves à la colonie. On a aussi obtenu des pousses par semis, et il se trouve actuellement quelques milliers d'arbres déjà grands qui sont presque hors de danger et commenceront à produire dans trois à quatre ans.

8°. *Gingembre*. — Cette plante se multiplie absolument sans autres frais que de préparer un peu la terre et d'y confier des morceaux de racines coupées comme les pommes de terre. La qualité que l'on obtient si facilement paraît valoir celle de la Jamaïque.

9° *Vanille*. — On trouve dans les terrains bas et humides des environs de la ville du Vanillon. Un colon s'est occupé de former une petite plantation de vanille dont il fut chercher les boutures dans le Honduras. Il faut encore un an pour juger du résultat. La culture est très-simple puisqu'il suffit de planter en pleine forêt en défrichant seulement à la machette un peu de petit bois.

Bétail. — La principale branche d'industrie agricole que le sol de Santo-Tomas permet d'exploiter immédiatement et presque sans frais, c'est l'engraissement du bétail. Il suffit de choisir un terrain propre à former une prairie ou une savane, où l'on rencontre une rivière pour abreuver les bêtes. On déblaye seulement le sol du menu bois, en défrichant simplement à la machette; on brûle les broussailles et les branches; on clôture le terrain à la méthode américaine en faisant tout autour du carré un abatis de gros arbres comme s'il s'agissait d'en défendre l'entrée à la cavalerie; puis, on y enferme le bétail. L'herbe vient spontanément avec une telle vigueur qu'elle fait le désespoir des planteurs pendant les premières années, s'ils ont l'imprudence de lui laisser prendre pied. Il n'est donc pas étonnant que quelques mois après ce léger défrichement, le terrain soit couvert d'un herbage magnifique où les bœufs s'engraissent sans frais de surveillance comme il a déjà été dit. C'est à deux jours de marche de Santo-Tomas, de la belle et riche vallée de Chimistan ou du Naco, que l'on se procure le bétail que la colonie consomme, par un mauvais chemin pratiqué au hasard par les habitants du Honduras, désireux de trouver un débouché pour leurs produits agricoles, qui sont chez eux presque sans valeur. Il suffira d'améliorer cette route que le commerce, du reste, est trop intéressé à ouvrir, pour obtenir de beau bétail en grande quantité et à bas prix. La colonie pourra obtenir ainsi une nourriture saine, abondante et peu coûteuse; le prix de la main-d'œuvre diminuant en proportion de celui des vivres, celui des produits de l'agriculture et de l'industrie de Santo-Tomas diminuera également et ils pourront lutter plus facilement avec les similaires provenant d'établissements rivaux. Enfin la colonie pourra même faire du bétail un article d'exportation avantageux pour la possession de Bélize qui se fournit actuellement à Omoa et à Truxillo.

Anciennement le bétail abondait tellement dans l'Amérique centrale que l'on n'en retirait pour ainsi dire que le cuir et le suif. On en exporte encore aujourd'hui des cuirs, mais en bien moins grande quantité. C'est principalement des provinces de Comayagua, Olancho, et de Léon que proviennent les bœufs que l'on envoie tous les ans par milliers aux foires de San-Salvador.

La *Gazette de Guatemala* du 20 mars 1797 contient l'état suivant sur la foire de bétail de Talpatagua :

Bétail de l'intendance de Léon	10,159
Id. de Comayagua	3,975
Total	<u>14,134</u>

Bêtes consommées en route par les vachers conducteurs.	114
Perdus en route	1,186
Mortes de maladie	2,627
Vendues en route fatiguées	1,395
Arrivées à la foire et vendues	8,614
Total.	<u>14,134</u>

Cette simple citation donnera une idée de l'abondance du bétail dans l'Amérique centrale. Les dernières guerres, en entravant les travaux agricoles dans plusieurs districts de la république de Guatemala, ont fait tort à l'élevage du bétail, il est vrai, mais le développement qu'elle a pris sur d'autres points forme compensation.

Défrichements.

Les travaux des défrichements, quoique généralement pénibles, ont été opérés en bonne partie, jusqu'ici, par nos colons; plusieurs d'entre eux rivalisaient avec les indigènes et même avec les Caraïbes, si renommés pour leur adresse à manier la hache.

Pour les cultures auxquelles on se livre actuellement, telles que maïs, riz, platanos, bananes, yuccas, camotes, etc., il est tout à fait inutile de nettoyer parfaitement le terrain. On se contente de couper les arbres au-dessous des racines à 7, 8 et même 10 pieds de hauteur, et de mettre le feu dans les branchages desséchés qui brûlent; mais les troncs des gros arbres que le feu n'a pu consumer restent jonchés sur le sol, où on leur laisse tout le temps de pourrir et de former un amendement pour la terre. On sème, on plante, entre les troncs, et la récolte du maïs, les couvrant de sa verdure, ne permet pas de soupçonner qu'il y a en dessous d'elle toute une forêt abattue.

Jusqu'ici il n'a pas été fait mention de charrue; c'est que dans les premières années et pour la plupart des cultures, il n'est pas nécessaire de remuer le sol; pour les platanos et les tubercules, il suffit de faire une excavation et d'y déposer les drageons et les semences. Il en est de même pour les haricots et les maïs. Plus tard, lorsque le sol sera, par le temps, dégagé des troncs d'arbres et des racines, on se servira de la charrue; mais au début, ce serait perdre un temps précieux, temps qui, selon le proverbe du planteur américain, vaut de l'argent, que d'attendre pour demander à la terre de produire, qu'elle fût aussi propre que nos champs des Flandres. Car, pendant le temps que l'on mettrait à nettoyer proprement le terrain, en suivant la méthode actuelle, on obtiendrait une récolte.

D'après les tâches que les ouvriers indigènes doivent opérer par jour, et le prix des vivres qui est encore trop élevé, on peut calculer qu'un hectare de terrain défriché coûte de 25 à 30 piastres; mais pour le nettoyer de manière à passer la charrue, il n'y a pas de calcul possible, parce que cela ne s'est pas encore fait sous la surveillance d'une personne intéressée à savoir exactement le prix de revient.

On ne doit pas déduire de ce qui précède, qu'il n'existe pas à Santo-Tomas de terrain dégagé complètement de troncs d'arbres et de racines, loin de là; presque tous les terrains défrichés de la colonie forment des jardins parfaitement bien

cultivés à la bêche et à la houe, où la charrue peut passer, mais il y a près de sept ans que l'on y travaille journellement, tandis que les plus vieilles plantations hors ville n'ont guère que trois années d'existence.

Les meilleurs ouvriers pour les défrichements sont les Indiens des environs de Gualan et de San-Pablo et les créoles du Honduras; ils travaillent à la tâche. On les payait, dans le principe, jusqu'à 12 et même 14 piastres par mois, plus la nourriture qui consistait en 7 livres de farine, 4 livres de porc salé et un peu de tabac; aujourd'hui leur salaire est réduit à 8 et même à 6 piastres, une ration de 50 platanos et de 6 livres de viande fraîche, qui est bien moins chère que le porc salé; et comme la moitié du salaire est payée en argent seulement et l'autre moitié en marchandise, sur laquelle on gagne au moins 50 p. %, le prix de leur travail est considérablement diminué. Les Caraïbes sont surtout recherchés pour la coupe des gros arbres, dont ils ont acquis l'habitude dans les benks ou coupes de mahogany; leur manière de couper est réellement élégante, et surpasse en hardiesse tout ce que l'imagination peut concevoir; en un instant ils ont établi autour du plus gros arbre un échafaudage, avec quelques perches sur lesquelles ils se hissent et se maintiennent par la seule force de l'équilibre, frappant le tronc avec une régularité surprenante. Mais les Caraïbes ne sont bons que pour abattre le bois; les créoles les surpassent pour nettoyer le terrain par le feu et établir une plantation de platanos, maïs et yams. Cependant ils sont généralement payés moins chèrement que les Caraïbes, qui exploitent un peu leur réputation de forts travailleurs, et qui ne sont jamais en peine de trouver de l'occupation dans les coupes de mahogany.

CHAPITRE VII.

Navigation. — Commerce.

Le mouvement du port de Santo-Tomas, du 1^{er} mai 1846 au 1^{er} mai 1847, s'est composé de 56 voiles, jaugeant 2,892 tonneaux, dont 7 navires de long cours, d'un tonnage total de 1,625 tonneaux. Ne sont pas compris dans ce chiffre, les navires de long cours qui ont ancré vis-à-vis l'embouchure du Rio-Dulce, consignés à Ysabal; et qui figurent sur les états de la douane de ce port.

Ces 56 voiles provenaient :

		Tonneaux.
De Belgique	4	— 1,115
D'Ysabal	11	— 321
D'Omoa	14	— 695
D'Angleterre	2	— 394
De Bélize, sous pavillon		
{ anglais	14	— 228
{ guatémalien.	5	— 50
Nord Amérique.	1	— 114
De la côte	3	— 67
	<u>56</u>	<u>— 2,892</u>

D'où il résulte que la moitié des importations se fait indirectement par le cabotage.

Le mouvement du port de Santo-Tomas, du mois de juin 1848 au mois de juin 1849, a été de 27 voiles qui ont apporté 8,242 colis de marchandises provenant :

De Bélize	15 voiles	3,152 colis.
New-York	1	430
Nouvelle-Orléans .	1	400
Anvers	3	4,040
Omoa	4	175
Ysabal	2	14
Rio-Tinto	1	33
	<u>27</u>	<u>8,242</u>

Sous pavillon guatémalien. . . .	14
Id. anglais	9
Id. nord-américain	1
Id. belge	3
	<u>27</u>

Le mouvement du port de Santo-Tomas n'a pas été bien animé en 1849, parce que beaucoup de navires qui avaient l'habitude de le fréquenter ont été obligés de jeter l'ancre à l'embouchure du Rio-Dulce, à cause des prétentions de la douane qui obligeait les capitaines, qui mouillaient à Santo-Tomas, à aller présenter leurs manifestes à Ysabal.

La translation de la douane à Santo-Tomas dispensera désormais les capitaines de cette formalité vexatoire, et qui, de l'aveu même de don José-Maria Arriaga, administrateur de la douane, faisait très-inutilement perdre un temps précieux aux capitaines.

Pour donner au port de Santo-Tomas le mouvement de navigation qui lui appartient légitimement sous tous les rapports, il fallait obtenir que le gouvernement de la république de Guatemala le déclarât port majeur et y fît transférer l'administration de la douane qui était établie, depuis des années, à Ysabal, à dix-huit lieues de là, au fond du lac Dulce.

Bien qu'une semblable mesure fût complètement conforme aux intérêts généraux et aux vœux du commerce du pays, elle ne pouvait cependant être adoptée sans froisser des intérêts particuliers. Il est de la nature de toute innovation, quelque bonne qu'elle puisse être, de rencontrer des obstacles dans l'ordre de choses existant; ceux qui profitent d'une situation vicieuse s'opposent toujours à l'introduction d'un progrès. Ce qui arrive partout, en général, arriva pour l'érection du Santo-Tomas en port majeur; mais le bon sens du gouvernement de la république de Guatemala écarta tous les obstacles, en émettant le décret du 16 janvier 1850, par lequel il remplit, avec un empressement qui montre toute la bienveillance dont il est animé pour la colonie de Santo-Tomas, la promesse qu'il avait faite dans l'art. 16 du traité du 12 avril 1849. — Le même jour qu'il signait ce décret, S. E. le général Parcdès, président de la République, nomma, pour traiter toutes les affaires de Santo-Tomas, une commission permanente composée de MM. don Juan Matheu, Andres Andreu, Alexandro Marrure, Pedro Lara Pavon, — hommes qui, par leur position et leur habitude des affaires, leurs

connaissances spéciales et leur patriotisme éclairé, ont, depuis sept ans, inscrit leurs noms sur toutes les bonnes mesures que les diverses administrations de la République ont prises à l'égard de Santo-Tomas.

L'*accuerdo* (ordonnance) indique assez dans son dispositif le vif désir qui anime le pouvoir dirigeant de voir enfin le port de Santo-Tomas acquérir l'importance qu'il comporte et rendre tous les services que le pays est en droit d'en attendre. Il confie à la commission le soin de conseiller toutes les mesures qui seront nécessaires pour l'établissement et la sécurité du port, l'ouverture de la route vers le Rio-Motagua, la canalisation de ce fleuve, et les améliorations à apporter aux chemins de l'intérieur. — Il est à remarquer que l'opinion de ces commissaires doit avoir d'autant plus de poids qu'ils ont été ou sont encore membres du *consulado* ou chambre consultative du commerce, qui est chargée de faire opérer les travaux à l'aide des fonds qu'elle retire des péages établis sur les routes.

En nommant ces quatre magistrats pour veiller à l'exécution des dispositions du décret du 16 janvier, le gouvernement semble avoir voulu rendre hommage à la manière dont ils se sont acquittés de la commission qu'il leur avait confiée, et qu'ils ont remplie avec le zèle le plus grand au milieu des circonstances difficiles où se trouvait l'administration à cette époque.

C'est le 5 avril 1849 seulement, quelques jours avant la signature du traité de commerce et de navigation, que l'agent du gouvernement du Roi, encouragé par les bonnes dispositions qu'il rencontrait chez tous les membres du gouvernement et du conseil d'État, adressa, à S. E. le Ministre de l'Intérieur, don Raymundo Arroyo, une note pour demander l'érection de Santo-Tomas en port majeur et libre pendant 20 ans.

Le 24 avril, le consul reçut la réponse du ministre de l'intérieur. Dans cet office, qui témoigne des intentions toutes favorables du gouvernement guatémalien, le ministre annonce qu'il a nommé une commission composée de quatre membres, les mêmes personnes qui forment aujourd'hui la commission permanente pour les affaires de Santo-Tomas.

Cette commission, dans son désir de s'éclairer et de terminer l'affaire le plus promptement possible, eut la prévenance d'admettre le consul dans son sein, et de discuter la question avec lui.

Dès la première conférence, on se trouvait parfaitement d'accord sur les points principaux. Le 11 mai, le consul remit à la commission, à sa demande même, une note verbale dans laquelle il rappelait toutes les dispositions que les congrès de la république de l'Amérique centrale et les assemblées de l'État de Guatemala avaient prises pour ouvrir le port de Santo-Tomas et peupler la côte du Nord. Il concluait à la déclaration de Santo-Tomas en port libre pour 20 ans.

Ses conclusions, comme il appert du rapport de la commission, furent complètement adoptées.

Les événements politiques retardèrent l'émission du décret qui était formulé et accepté par le conseil d'État au moment du départ du consul; il confia à S. E. le Ministre des Finances, don Jossé de Urruela, homme tout dévoué à la colonisation, la signature et l'exécution du décret.

Ces dispositions fondamentales du décret ont pour objet : 1° la translation de la

douane, la déclaration de port majeur, et 2^o l'exemption de tous droits de douane et de consommation pendant 10 ans.

Ainsi, dès cette année, le port de Santo-Tomas va voir son mouvement de navigation et de commerce augmenté de tout celui qui se faisait ci-devant dans le port d'Ysabal, d'une partie de celui de Bélize et certainement d'une autre partie de celui du port d'Omoa, lorsqu'une route reliera Santo-Tomas au département de Gracias dans le Honduras.

Pour juger de l'importance future du port de Santo-Tomas, il faut donc étudier les relations d'Ysabal, de Bélize et d'Omoa; il faut embrasser tout le commerce de l'État de Guatemala et du Centre-Amérique, sans compter le commerce d'entrepôt et de transit qui se fera par Santo-Tomas avec d'autres parties plus éloignées de l'Amérique du Nord et du Midi et même des îles des Antilles telles que la Havane et la Jamaïque.

Mouvement de la navigation du port d'Ysabal.

Les mouvements de la navigation dans le port d'Ysabal pendant les mois économiques 1847-48 et 1848-49, est établi par les chiffres suivants, résumés des états statistiques détaillés; ils permettront de juger assez exactement de l'accroissement de navigation que va recevoir le port de Santo-Tomas.

En 1847-48, l'administration de la douane du port d'Ysabal a enregistré 82 voiles jaugeant 6,099 tonneaux qui ont apporté 20,781 colis.

Ces 82 voiles ont pris respectivement les parts suivantes :

PAVILLONS.	NOMBRE DE VOILES.	TONNEAUX.	COLIS.	Observations.
Guatémalien.	3	240	682	
Belge	4	670	2,196	
Espagnol	10	1,090	4,267	
Anglais	63	3,814	12,634	
Des États-Unis du Nord . . .	1	135	102	
Hollandais.	1	150	900	
TOTAUX	82	6,099	20,781	

Ces voiles venaient de :

PROVENANCES.	NOMBRE DE VOILES.	TONNEAUX.	COLIS.	Observations.
Bélize	57	2,886	7,110	
La Havane	9	890	2,374	
États-Unis	5	453	817	
Angleterre	6	1,000	6,389	
Espagne	1	200	1,525	
Belgique	4	670	2,196	
TOTAUX	82	6,099	20,781	

En 1848-1849 l'administration du port d'Ysabal a enregistré 70 voiles, jaugeant 4,881 tonneaux, qui ont apporté 16,653 colis, et qui se subdivisaient comme suit :

PAVILLONS.	NOMBRE DE VOILES.	TONNEAUX.	COLIS.	Observations.
Guatémalien	2	160	714	
Nord Américain	2	298	2,050	
Anglais	54	3,000	8,423	
Espagnol	10	935	5,149	
Belge	2	490	317	
TOTAUX	70	4,881	16,653	

PROVENANCES.	NOMBRE DE VOILES.	TONNEAUX.	COLIS.	Observations.
Bélize	53	2,931	7,926	
La Havane	10	800	3,461	
Belgique	2	490	317	
France	1	150	1,150	
Angleterre	2	295	1,828	
Espagne	1	135	1,688	
États-Unis	1	80	283	
TOTAUX	70	4,881	16,653	

C'est à l'obligeance de quelques fonctionnaires, tels que MM. Duran, Cerezo Arriaga, Monfutar, Zavala et Vidèz, que nous devons les principaux éléments de cette étude commerciale.

M. Klée, consul général de Prusse et des villes hanséatiques, a eu le courage de dépouiller les documents de la douane et de former un état statistique des introductions depuis l'année 1839 jusqu'en 1844.

C'est d'après ces données, nous le répétons, incomplètes, que nous sommes obligé de traiter la question. Selon les documents émanés du bureau de la douane d'Ysabal, les importations qui ont eu lieu depuis le 1^{er} juin 1847 jusqu'au 30 novembre de la même année ont été d'une valeur de 749,954 piastres par 14 navires de long cours de provenances directes et par 42 goëlettes de cabotage de provenance indirecte.

Ce renseignement est d'autant plus curieux, que c'est la première fois qu'il a pu être fourni, pour la raison que la visite des effets n'a eu lieu que momentanément à Ysabal.

Cette importation se décomposait comme suit :

<i>Vivres.</i>	
Liqueurs et vins	Piast. cent ^{es} . 15,937 46
Viandes salées	161 00
A reporter.	16,098 46

	Report.	16,098 46
Épices		5,072 24
Fruits confits		851 99
Graisse		51 45
Farines		3,752 70
Sucres		346 61
Thé et café		1,440 85
Poisson salé		356 06
Articles divers		1,352 68
	Total.	<u>29,303 00</u>

Articles manufacturés.

	Piast. centes.	
Coton	411,359 45	
Laine	58,862 45	
Lingerie.	29,090 89 $\frac{3}{4}$	
Soieries.	48,660 01 $\frac{1}{2}$	
Quincaillerie	49,005 36	
Ustensiles de fer	1,060 15 $\frac{1}{4}$	
Machines	3,124 53	
Objets en cuir	7,013 69	
Cristaux en faïence	3,663 72	
Meubles.	399 84	
Drogues.	4,412 00	
Cire blanche (Havane)	23,761 68	
Bois de construction	10,517 23	
(Une église.)		
	Total.	<u>720,931 00</u>

Cette importation a eu lieu, quant aux provenances et aux pavillons, comme suit :

	Piast. centes.	
Par navires sous pavillon guatémalien de Bélize et Santo-Tomas.	6,072 60 $\frac{1}{4}$	
Des États-Unis	6,200 50	
Du Mexique	76 75	
De Belgique	46,452 44	
D'Espagne	86,214 49 $\frac{3}{4}$	
D'Angleterre	604,917 21	
	Total.	<u>749,934 00</u>

De cette somme totale d'importation, 233,833 piastres représentent la valeur des marchandises importées par navires de cabotage, et 516,101 piastres celle des articles amenés par navires de long cours directement.

Cette introduction de 749,934 piastres faite par le port d'Ysabal se subdivise de la manière suivante, quant à la consommation :

Pour Guatemala	piast.	507,815
Pour les départements de l'intérieur		181,504
En transit pour l'État de San-Salvador avec 20 p. % de droit		60,617
Total.		<u>749,934</u>

Exportation.

L'exportation, pendant ces six mois du 1^{er} juin au 30 novembre 1847, se résume comme suit :

Cochenille	piast.	844,500 00
Cascarille		28,687 50
Poudre de granilla		25 00
Granilla.		650 00
Salsepareille		1,960 00
Cuir.		648 75
Cigarettes		100 00
Oiseaux empaillés		50 00
Indigo de San-Salvador		1,042 00
Total.		<u>882,603 25</u>

Cette exportation a eu lieu de la manière suivante :

Sous pavillon espagnol pour la Havane.	piastres.	13,470 75
Par navires anglais pour Londres.		220,650 00
Par Bélize pour l'Angleterre		648,742 50
Total.	piastres.	<u>882,863 25</u>

D'où il résulte que les navires de long cours n'ont exporté directement que pour 254,120 piastres et ceux de cabotage par la voie indirecte de Bélize pour 648,742 piastres.

L'exportation pendant ces six mois ayant été de	piastres.	882,863 25
L'importation de		749,934 00
Il existe une différence de.		<u>132,929 25</u>

piastres en faveur de l'exportation. Le commerce général des six mois, importations et exportations réunies, monte à piastres 1,639,797-25.

D'après un autre état statistique, l'exportation totale pendant l'année 1848-49 a été de 1,128,880 pour le port d'Ysabal seulement :

Cochenille.	piastres.	1,226,152 4
Indigo		1,781 2
Cigarettes		672 3
Vanille.		50 0
Salsepareille		144 0
Baume.		50 0
Piastres.		<u>1,128,830 1</u>

Commerce.*Influence des voies de communication sur les rapports commerciaux de Santo-Tomas.***OMOA.**

L'État de Honduras est spécialement agricole ; il possède des plaines admirables où paissent de nombreux troupeaux de bétail, des plateaux où l'on récolte les céréales, et des cours d'eau nombreux qui charrient de la poudre d'or.

A côté de la province de Olancho qui nourrit des milliers de têtes de bœufs dans ses immenses savanes, se trouve celui de Ségovie qui prend son nom de la belle rivière qui le parcourt, et où l'on rencontre des mines d'or et d'argent qui n'attendent que des bras pour se faire une réputation de seconde Californie.

Quand on part de Santo-Tomas en se dirigeant au sud-est, que l'on passe, au delà du Rio-Motagua, la chaîne de montagne, le Mérendon, contre-fort de la cordillère qui vient expirer aux bords de la mer entre le Rio-Tinto et le port d'Omoa, on rencontre au pied du versant la fertile vallée de Chimistan parsemée de jolis villages et de grandes fermes.

C'est l'ancienne vallée de Naco des chroniqueurs de la conquête. Là, dit las Casas, évêque de Chiapas, les conquérants firent disparaître en peu d'années, 2 millions d'Indiens. Là, dit Bernal Diaz del Castillo, l'armée que Fernand Cortez amena du Mexique, forte environ de 5,000 hommes, put se reposer de ses fatigues et trouver, après tant de privations, des vivres en abondance. Ce que les écrivains de la conquête racontent de la fertilité de la vallée de Naco est encore vrai de nos jours, et si, dans les premiers temps de l'établissement de Santo-Tomas, on avait eu le bon esprit de pratiquer immédiatement un chemin vers la Motagua et les vallées de Honduras, la colonie aurait été promptement et économiquement approvisionnée de vivres frais.

Malheureusement les travaux que le courageux ingénieur Delwarde avait si péniblement faits pour l'ouverture de la route, furent longtemps négligés. Frappé du débouché que la colonie de Santo-Tomas offrait aux produits de son agriculture, le gouvernement de Honduras porta lui-même un décret pour ouvrir une route de Santa-Barbara à la Motagua et rejoindre celle que la colonie entreprenait de son côté vers la même rivière. Mais l'abandon des travaux par Santo-Tomas, d'une part, et la guerre civile, la division qui régna dans le Honduras, de l'autre, empêchèrent la réalisation de cette excellente idée.

Cependant, l'intérêt qui finit toujours par vaincre toutes les difficultés engagea quelques habitants du village de Maquéliso à percer une picadure jusqu'à la Motagua et un jour, à l'étonnement des colons de Santo-Tomas, un troupeau de bœufs et de vaches entra dans la colonie. La première difficulté vaincue, on ne s'effraye plus des obstacles : la route s'élargit à chaque voyage, et le bétail baissa de prix ; enfin les colons ne se contentèrent plus d'acheter à moitié prix d'autrefois ; ils voulurent aller eux-mêmes sur les lieux pour tirer meilleur parti de leurs petites marchandises et les échanger contre du bétail. Les premiers essais ont été couronnés de succès. Toutes les semaines, il s'opéra des échanges entre les bons

voisins de la vallée de Chimistan qui arrivent à Santo-Tomas par compagnies de 40 et 50 hommes.

Ainsi, faciliter les rapports de Santo-Tomas avec le Honduras, c'est procurer des vivres à bas prix, attirer des travailleurs excellents, et doter le port, du commerce de l'État de Honduras qui se fait actuellement par Omoa et même d'une partie de celui du Salvador.

L'ouverture de cette route avec l'établissement, sur le Montagua, d'un bon bateau pour le passage des bœufs, des mules, des chevaux et des marchandises, rétablirait le commerce de la côte dans l'état où il se trouvait avant que l'invasion des pirates eût fait désertir Santo-Tomas pour se réfugier dans le port d'Omoa construit expressément pour protéger les magasins et les navires.

Les résultats de l'ouverture de cette route sur les relations commerciales et politiques de la république de Guatemala avec les États de Honduras et du Salvador seraient immédiats, et pourraient exercer la plus heureuse influence sur la consolidation de la bonne harmonie entre eux et peut-être sur le rétablissement d'une confédération si longtemps désirée par les États voisins qui souffrent de l'isolement où ils se trouvent, et qui tentent encore en ce moment de réorganiser un gouvernement national pour représenter unitairement les États de l'Amérique centrale auprès des nations étrangères.

Omoa, situé, comme chacun le sait, dans un des endroits les plus malsains de la côte, voit continuellement sa population décimée par les maladies ; on n'y trouve qu'un vieux fort en ruine, où de superbes couleuvrines sorties du fameux arsenal de Séville se rouillent dans l'herbe. Le commerce y est représenté par trois maisons, ce sont celles de MM. Renaud, Folin et Ghene, les seuls étrangers qui ont le courage de lutter contre l'influence meurtrière de cette plage marécageuse.

Malgré cette insalubrité, Omoa est forcément le port principal d'importation et d'exportation de l'État de Honduras.

D'après des renseignements pris sur les lieux par M. Blondeel auprès des autorités et des négociants qu'on vient de citer, le mouvement maritime et commercial d'Omoa s'établissait ainsi pendant l'année 1847 :

Navires entrés et sortis 196.

Jaugeant tonneaux 12,580.

Répartis comme suit :

Venant de Bélize . . .	navires	150	tonneaux	4,500
Id. des États-Unis. . .	id.	17	id.	2,240
Id. de la Havane . . .	id.	18	id.	1,440
Id. d'Angleterre . . .	id.	11	id.	4,400
	Navires	196	tonneaux	12,580

L'importation se partageait ainsi :

De Bélize et Santo-Tomas	87,225
D'Angleterre	252,250
États-Unis	134,725
De la Havane	138,800
	<u>Piast. 613,000</u>

Nous devons faire observer ici que ces évaluations sont positivement en dessous de leur valeur réelle, parce qu'il est connu que la douane d'Omoa n'applique pas le tarif d'évaluation des marchandises avec rigueur.

Les principaux articles du commerce d'exportation se répartissaient comme suit :

Cuir	72,000
Salsepareille	81,000
Mahoyeng de Brésil	250,250
Indigo	43,000
Chapeaux de paille	15,000
Articles divers	8,000
Argent monnayé	56,000
	Piast. 507,250

Ce qui fait, par l'importation et l'exportation réunies, 1,120,250 piastres ou près de six millions de francs.

Ces données sont évidemment incomplètes; elles ne renseignent pas la poudre d'or ni l'argent en pâte, qui s'exportent cependant et pour des valeurs considérables. On doit aussi tenir compte de ce que l'exportation de l'année 1844 a dû singulièrement diminuer par suite des événements politiques dont le Honduras a été le théâtre. Ces événements ont dû non-seulement paralyser les travaux, entraver les transactions, mais exercer une mauvaise influence sur la somme des exportations de l'indigo du Salvador par le port d'Omoa, article qui, pendant les années précédentes, montait, rien que pour la Havane et les États-Unis, à une valeur de 58,500 piastres.

Par les relations du port d'Omoa, on peut juger de l'accroissement que prendraient celles de Santo-Tomas le jour où une bonne route qui ne doit, du reste, être que de deux journées de marche, le mettrait en communication avec le cœur des provinces de l'État de Honduras.

Maintenant, si, les yeux sur la carte géographique, nous recherchons les lieux de production des articles d'exportation, qui sont aussi ceux de consommation, nous devons nous faire cette question: La route de Santo-Tomas à Santa-Barbara, qui se réunira au chemin royal de Comayagua, capitale de l'État de Honduras, étant ouverte, par quel port, celui de Santo-Tomas ou celui d'Omoa, le Honduras aura-t-il économie à opérer l'importation des articles de consommation et l'exportation de ses produits?

Il nous semble que la réponse sera par le port de Santo-Tomas. Dès lors les conséquences immédiates du changement de port seraient :

1° D'attirer à Santo-Tomas les plus fortes maisons de commerce d'Omoa, qui ne demandent pas mieux que d'abandonner cette plage dangereuse;

2° De faire entrer annuellement dans le port de Santo-Tomas 196 navires d'un tonnage de 72,580 qui, à raison de 4 réaux le tonneau, rendraient seulement en droit de tonnage une somme de 6,290 piastres;

3° De donner lieu à une augmentation de commerce d'importation et d'exportation d'au moins 1,200,000 piastres;

4° De procurer des bénéfices nouveaux aux maisons de Santo-Tomas, aux muletiers, aux ouvriers du port sur tous les frais qu'entraîne le passage d'une telle

quantité de marchandises, à titre de commission, de transport et d'embarquement.

5° De doter le port de Santo-Tomas de quelques jolies goëlettes de grand cabotage qui existent à Omoa ; de relations directes et régulières avec Boston, desservies maintenant par le beau-trois-mâts *le Caraïbe*, qui fait régulièrement le service et dont le propriétaire a déjà manifesté l'intention de s'établir à Santo-Tomas ;

6° D'attirer à travers le territoire hondurien, pour être exportés plus économiquement par les ports de la côte du nord, une bonne partie de la récolte d'indigo et du baume de l'État du Salvador et de créer, comme il a été dit, entre ces trois États isolés aujourd'hui, au grand détriment de la dignité des uns et des autres, une communauté d'intérêts commerciaux qui mettrait fin, par un arrangement relatif au transit, au système actuel sous lequel aucun de ces États ne peut retirer les avantages immenses de sa position géographique.

Cette question délicate devra encore être touchée au chapitre des *Voies de communication*.

BÉLIZE.

On peut dire que Bélize n'est absolument qu'un magasin, destiné à alimenter les nombreuses coupes de bois de mahogany répandues sur les côtes du Honduras, où travaillent une quantité de Caraïbes qui font une énorme consommation de tissus, ou un dépôt pour les marchandises destinées au Bacalar, à Honduras et à Guatemala. Il y a quelques années, lorsque l'on a commencé, en Angleterre, à employer régulièrement le bois de mahogany pour les constructions navales dans les chantiers de l'État, Bélize présentait l'aspect le plus animé ; ses magasins regorgeaient de belles marchandises que les négociants donnaient à d'autant plus bas prix que les bénéfices qu'ils tiraient des bois étaient plus élevés. Aujourd'hui, le prix du mahogoni du Honduras est bien tombé depuis la tarification nouvelle que sir Robert Peel a introduite pour mettre toutes les provenances sur le même pied, et le commerce de Bélize a naturellement diminué d'importance.

En 1844, il est entré à Bélize 113 navires jaugeant 25,654 tonneaux, dont :

	Navires.	Tonneaux.
D'Angleterre	66	20,115
Des Indes occidentales	12	473
Des États-Unis	33	4,856
De pays divers	2	220
	<hr/> 113	<hr/> 25,654

Les importations étaient évaluées à 255,649 liv. st., provenant :

	Livres.	Francs.
D'Angleterre	204,655	5,167,541
Des colonies	690	77,422
Des États-Unis	29,332	740,633
De pays divers	972	24,543
	<hr/> 255,649	<hr/> 5,950,139

D'après le compte rendu des revenus du Settlement en 1847, le tonnage des

navires anglais et étrangers réunis n'aurait monté, cette année, qu'à 19,455 tonneaux.

Nous avons dit que Bêlize est le magasin d'approvisionnement de Guatemala ; c'est surtout à l'époque des foires que les négociants qui les fréquentent vont à Bêlize faire leur pacotille. L'ouverture du port de Santo-Tomas, en rendant plus facile l'accès de l'intérieur du pays, favorisera singulièrement les rapports avec Bêlize, en diminuant les pertes de temps, les dépenses et les incommodités qu'offrait le voyage par Ysabal, où l'on devait souvent attendre bien des jours avant d'avoir une occasion pour trouver une goëlette.

En résumé, le port de Santo-Tomas aura à enregistrer, à dater de cette année, tous les arrivages qui avaient lieu ci-devant à Ysabal et quelques-uns de ceux de Bêlize ; car les armateurs anglais, qui connaissent parfaitement les avantages que cette immense rade offre à leurs navires, les y dirigent déjà presque tous. — Ces navires viennent en grande partie pour chercher des bois de mahogany dans les environs de Santo-Tomas, depuis le cap Gracias jusqu'à Bêlize ; ils gagnent de l'argent et du temps à venir à Santo-Tomas ; car à Bêlize ils doivent payer 120 piastres au moins de pilotage ; l'expédition des papiers de bord est très-coûteuse, et le droit de tonnage est de 1 dollar, tandis qu'à Santo-Tomas les navires n'ont à payer que 4 réaux de droit de tonnage, sans charges autres que celle d'hôpital.

L'économie qui résulte pour le commerce général de la république de Guatemala de l'ouverture du port de Santo-Tomas est extrêmement sensible ; elle est constatée par des enquêtes faites auprès des hommes les plus capables par leur position de l'apprécier. — En 1846, don Mariano Rodriguez, ministre des relations extérieures, s'adressa à MM. Matheu et Coloma pour demander des renseignements à cet égard. — D'après leur rapport, l'économie la plus réduite que le port de Santo-Tomas offrait à cette époque, où il n'existait pas de communication, était de 1 piastre de fret et de 1 piastre de commission, c'est-à-dire de 2 piastres pour chaque colis.

Nous avons vu qu'en 1848-49 il avait été introduit dans la République 7,926 colis venant du dépôt de Bêlize par la voie d'Ysabal ; si ces colis avaient été introduits directement d'Angleterre par la voie de Santo-Tomas, il y aurait donc eu, pour les négociants de Guatemala, une économie de 15,852 piastres ou de 87,186 francs sur les objets importés.

L'importation par voie de Bêlize ayant été de 4,824 surons (en 1844), il y aurait également un bénéfice de 26,532 francs, — ou une économie *minima* à se servir du port de Santo-Tomas de 19,814 piastres ou 108,977 francs.

On doit enfin ajouter à ces considérations :

1° L'économie du temps ;

2° La diminution des risques de mer, car on ne peut assurer de Bêlize à Ysabal, et *vice versa*, de manière que la marchandise court plus de dangers de se perdre totalement ou de s'avaries en route pour compte de l'expéditeur, d'Ysabal à Bêlize que de Bêlize à Londres ;

3° Que ce cabotage se fait par de petites goëlettes qui n'offrent pas toutes de

grandes garanties aux marchandises, et sont tellement incommodes pour les passagers que ce n'est qu'à la dernière extrémité que les négociants vont eux-mêmes à Bêlize.

Il n'en sera plus de même désormais, car une goëlette appropriée partira régulièrement tous les mois pour Bêlize et offrira aux voyageurs et aux négociants des facilités nouvelles pour leurs transactions et leur correspondance avec les États-Unis, la Havane et l'Europe.

Ce n'est pas seulement le commerce qui retirera tous les avantages de cette excellente mesure; l'administration des douanes verra aussi les revenus s'augmenter de tous les droits de tonnage qui se percevaient ci-devant dans les ports étrangers sur les navires de long cours; les relations s'accroîtront par l'économie et les facilités qu'elles rencontreront; les revenus de l'État ne tarderont pas à s'étendre dans une proportion considérable.

Une dernière réflexion sur ce qui précède :

Nous avons vu que le mouvement commercial d'Ysabal a été de neuf millions de francs en six mois, et celui d'Omoa de plus de dix millions en une année.

Nous avons démontré que Santo-Tomas est destiné à recueillir forcément la succession de ces deux ports.

C'est donc d'un mouvement d'affaires très-considérable qu'il s'agit, et ce mouvement, tout l'atteste, est lui-même appelé à grandir dans une mesure importante, même en ne tenant pas compte des relations d'entrepôt et de transit qui s'établiront entre Santo-Tomas et les ports de l'océan Pacifique.

La chose vaut la peine qu'on y réfléchisse en Belgique.

Considérations générales.

Le commerce général de la république de Guatemala, tel que l'accusent les documents officiels, non compris le commerce interlope qui doit nécessairement avoir de grandes proportions dans un pays où la surveillance est si difficile, peut s'évaluer de 16 à 18 millions. Il est à regretter que l'on ne puisse fournir des documents statistiques d'une méthode uniforme pour donner une appréciation parfaite des relations générales du pays; cependant, nous pensons que la réunion de ceux que nous sommes parvenu à rassembler aidera puissamment à faire comprendre l'état actuel de ce commerce, le développement dont il paraît susceptible, et à permettre de croire, avec nous, que la Belgique pourrait prendre une large part dans les bénéfices qu'il promet, en tirant sagement profit de la colonisation des districts de Santo-Tomas.

Les documents cités donnent une idée générale du commerce de Guatemala. On trouvera peut-être ce chiffre des importations peu élevé, et que l'industrie belge aurait du mal à prendre place sur un aussi étroit marché; cependant on aurait tort de juger ainsi, car nous sommes convaincu qu'il suffirait au commerce belge d'avoir la persévérance de faire connaître nos produits pour leur trouver des débouchés. Il est certain que nos draps de Verviers, nos toiles de Flandre, nos armes de Liège, nos cotonnettes de St-Nicolas, nos articles façonnés, pantalons, genre Roubaix, des fabriques de Courtrai, Tournai, Mouseron, que nos cotons

écrus, blanchis, et les indiennes de Gand, la coutellerie de Namur, nos clous, les verres à vitre, le genièvre et la bière peuvent se présenter sans redouter la concurrence.

Déjà, des rapports suivis ont été créés par quelques colons établis dans la capitale, mais ils ne peuvent prendre une grande extension, vu le manque de capitaux.

Première condition à remplir pour donner aux produits de l'industrie belge un rang digne d'eux aux foires de l'Amérique centrale : il faut qu'en l'absence de négociants belges possédant les capitaux suffisants, une compagnie organise des agences en différents points. Le siège principal du comptoir doit être dans la capitale, car c'est non-seulement là que les grandes ventes se feront, mais c'est de là surtout que les retours se combineront, soit par des paiements en argent, soit en cochenille.

De Guatemala, la maison centrale aura soin de se mettre en relation par des succursales avec Léon de Nicaragua; les ports de l'Union, les villes de San-Salvador, de Comayagua, de Quesaltenengo, de Salama, et de se faire représenter aux principales foires telles que San-Miguel, Esquipulas, Chalatenango, San-Vincente et Guatepeque, où l'on vend des cargaisons entières de marchandises et où l'on fait des marchés à terme pour des indigos et des cochenilles.

C'est surtout dans les retours que la plupart des négociants cherchent leurs bénéfices, et l'on comprendra facilement que le commerce des tissus, dans le but seul de retirer du numéraire, serait difficile et même impraticable sur une grande échelle, et dans tous les cas ne pourrait être aucunement profitable. — En effet, la manière dont on opère aujourd'hui les retours est extrêmement simple et permet de réaliser des bénéfices que l'on ne pourrait jamais obtenir par le renvoi d'espèces. — On fait venir un chargement de tissus de cotons ordinaires tels que des mantas, des drilles, des indiennes communes, etc., que l'on expédie à la foire de Esquipulas. Là on commence à vendre avec le plus de bénéfice possible et l'on finit par donner la marchandise à prix coûtant pour s'en débarrasser et réunir de l'argent; car toutes ces ventes se font au comptant contre de la monnaie coupée, ou à des termes de crédit assez rapprochés; par exemple, on vend à la foire de janvier à Esquipulas des marchandises payables à celle du mois de mars, ou contre des indigos à livrer à la foire de San-Miguel.

De retour à la capitale avec sa monnaie coupée, le négociant s'occupe à la faire valoir. — Ordinairement il avance à gros intérêt ses fonds aux planteurs de cochenille avec lesquels il fait un contrat qu'ils appellent d'*habilitation*.

Outre l'intérêt qu'il paye, le planteur s'engage à restituer à date fixe, lors de la récolte de cochenille, la somme prêtée au moyen de la graine à un prix convenu. On comprend que, du jour du prêt au jour de la récolte, il s'écoule plusieurs mois; l'espoir ou la crainte qu'inspire cette récolte, selon les circonstances atmosphériques, occasionne bien des variations dans les prix et donne lieu à de grandes spéculations.

On peut dire qu'en général, le commerce de tissus à Guatemala n'a en vue que de faire de l'argent pour acheter des cochenilles, qui sont la véritable monnaie du pays, et un article sur lequel on fait souvent de très-grands bénéfices, mais il faut parfaitement le connaître.

C'est donc à trouver le moyen d'introduire la cochenille sur notre marché d'Anvers, pour de là être réexpédiée sur l'Allemagne et la Suisse, que la compagnie qui sera chargée des intérêts de Santo-Tomas doit s'occuper immédiatement. Car, si ces bénéfices devaient se borner seulement à la vente des tissus, ils ne tarderaient pas à se restreindre dans un cercle bien étroit et ne lui permettraient pas même de disposer de ses capitaux, parce qu'elle ne pourrait naturellement vendre qu'en proportion de la quantité de numéraire qu'elle rencontrerait, numéraire que l'on ne peut exporter sans éprouver des pertes considérables.

Il faut donc faire comme tous les grands capitalistes :

- 1° Vendre aux foires à bon marché pour faire de l'argent ;
- 2° Prêter l'argent aux planteurs sur promesse de livrer à terme des cochenilles à prix fixe ;

3° Renvoyer la cochenille directement sur Anvers par les navires qui viendraient régulièrement de Santo-Tomas, et les surons serviraient pour compléter les chargements composés avec des cuirs, de la salsepareille et des blocs de mahogany que l'on tiendrait en réserve à cet effet.

Il est temps de parler ici de la question des retours, question qui résume en elle le *be* ou *not to be* des relations commerciales de la Belgique avec Santo-Tomas et Guatemala. Nous convenons qu'il doit être très-intéressant et très-utile pour les navires belges qui, ci-devant, devaient aller sur lest chercher des sucres à la Havane ou des bois de Campêche à Laguna de Terminos, de passer par Santo-Tomas, y déposer une cargaison et d'en relever pour ces ports avec l'argent du fret et très-souvent des marchandises qu'on y a livrées ; mais on ne doit pas pousser ce système trop loin, car les relations deviendraient de tous points impossibles, et Santo-Tomas qui possède peu de numéraire en monnaie coupée, souvent refusée par les capitaines de navires belges, se verrait forcé d'acheter à Bêlize.

Ainsi, sans retour, pas de commerce, ou commerce extrêmement restreint. Or, il est très-facile à une compagnie disposant d'un capital assez puissant d'opérer des retours avec bénéfice sur des articles inaccessibles aux spéculations d'un particulier, tels que le mahogany, par exemple, qui jusqu'ici n'a pas encore été l'objet d'un commerce suivi en Belgique.

C'est donc une nécessité pour la compagnie de chercher à en placer une certaine quantité sur les marchés de Belgique, d'avoir à la côte des coupes pour fournir des retours directs, sinon à tous, ou moins à plusieurs navires belges qui rapporteraient en même temps les cochenilles reçues en paiement des produits de l'industrie nationale.

Il faut espérer que l'emploi que l'on fait, en Angleterre, du mahogany du Honduras, pour les constructions navales, s'introduira bientôt en Belgique, et que le Gouvernement pourra prendre des mesures pour encourager une aussi heureuse innovation. Les résultats d'une semblable faveur ne profiteront pas seulement à cet article en particulier, mais ils s'étendront, directement et indirectement, à l'exportation des produits de nos manufactures en en facilitant l'écoulement et en excitant la consommation. En effet, une coupe de mahogany bien montée occupe facilement une centaine de personnes, payées moitié en argent et moitié en marchandises, et lorsque le coupeur a soin d'avoir un magasin bien assorti, presque tout l'argent qu'il a dépensé à payer le salaire des Caraïbes lui retourne en quelques jours. Il

est inutile de faire remarquer la quantité d'instruments dont on a besoin pour monter une coupe, tels que haches, outils de menuiserie, écharrettes en fer, chaînes de fer, câbles, crics, engins, etc., et la consommation faite en farines, viandes salées, café, sucre, tabac et eau-de-vie. Il faut encore tenir compte du mouvement continu des goëlettes qui doivent alimenter la coupe et apporter les bois des divers points de la côte aux navires qui le chargent.

Nous croyons avoir développé assez longuement ce sujet pour permettre d'apprécier les services que la coupe du mahogany est destinée à rendre à la marine belge, en fournissant des retours directs et un élément supérieur de construction navale; à l'industrie belge, en facilitant la consommation de ses produits, et au commerce, en donnant lieu à de nouvelles transactions.

Nous terminerons ce chapitre en exprimant le vœu de voir bientôt un premier essai venir justifier nos espérances.

CHAPITRE VIII.

Voies de communication.

Le premier élément de prospérité que réclament le commerce et l'agriculture du port et du district de Santo-Tomas est la création de voies de communication.

Elles ne doivent pas se borner à faciliter les rapports avec la capitale de la République, Guatemala, le grand centre d'affaires, mais elles doivent encore s'étendre aux départements et même aux États voisins, le Honduras, le Salvador et le Nicaragua, et avoir pour but d'améliorer et d'activer les relations qui existent aujourd'hui; enfin, de relier le seul grand et véritablement bon port que l'Amérique centrale possède sur l'Atlantique, Santo-Tomas, avec les ports d'Istapa, d'Escajutla, de l'Union et de Réaléjo situés sur l'Océan Pacifique.

Il faudrait dépenser peu de temps et d'argent pour atteindre ce but et provoquer à travers le territoire étroit de l'Amérique centrale le passage et le transit des nombreux voyageurs et des marchandises de valeur qui sont obligées actuellement de doubler le cap Horn chèrement et lentement avec tous les dangers inhérents à une longue navigation.

Il est vrai que déjà une communication océanique existe par les ports de Chagrès et de Panama, à travers l'isthme de ce nom. Ces ports sont le rendez-vous des lignes de bateaux à vapeur établies tant pour les États-Unis du Nord, que par l'Angleterre, pour l'archipel des Antilles, et les côtes du Chili et du Pérou, du Mexique et des Californies. Mais la rade de Chagrès est mauvaise, fréquente en sinistres, renommée pour son insalubrité, et située bien moins favorablement que Santo-Tomas pour accélérer les voyages, et pour permettre aux voyageurs de se reposer de leurs fatigues.

Le passage par le Guatemala couperait le voyage en deux d'une manière très-avantageuse sous le triple rapport de la santé, de l'économie de temps et des dépenses. Un navire peut facilement se rendre d'Anvers à Santo-Tomas

en 40 jours, et après avoir passé la Manche et le golfe de Biscaye, la navigation favorisée par les vents alizés n'est qu'une agréable promenade; de Santo-Tomas à Istapa on pourrait se rendre en 15 jours, et d'Istapa à San-Francisco de Californie et aux îles d'Honolulu, ou aux ports des différents États de l'Amérique centrale et du sud en peu de temps, soit par les pakets à vapeur anglais et américains, soit par les navires à voiles qui ne tarderaient pas à se donner rendez-vous dans le port de transit pour enlever les passagers et les marchandises.

L'idée d'ouvrir une communication océanique remonte aux premiers temps de la conquête.

On peut voir dans les chroniqueurs, Bernal Diaz Delcastello, Bemisal, Gomara, Villa Guttierrez, Herrera, etc., les différentes tentatives faites par Fernand Cortez, Pedro Alvarado et leurs lieutenants, par ordre du roi, pour *découvrir le secret du passage vers les îles aux épices*.

On rencontre dans Herrera le compte rendu minutieux d'une reconnaissance parfaite du Rio San-Juan de Nicaragua, pratiquée en 1528, par les officiers espagnols. Ils signalaient déjà les obstacles que M. Baily, officier du génie de l'armée anglaise, a rencontrés il y a quelques années, lorsqu'il fit cette exploration pour compte de la république de l'Amérique centrale.

Il s'agissait dans les premiers temps, comme de nos jours, d'économiser les longueurs de la navigation par le cap Horn, et l'on proposait l'ouverture d'un canal océanique sur quatre points principaux :

- 1° Par la rivière et les lacs de Nicaragua et de Léon;
- 2° Le Rio Chagrès et Panama;
- 3° La réunion du Tehuantepec avec Guazacualco;
- 4° Le port de nombre de Dios à Panama dans le golfe d'Oraba.

Ces grands projets ne reçurent jamais d'exécution; s'il faut en croire Herrera, les motifs qui auraient empêché l'empereur Charles-Quint d'établir la communication par la rivière et le lac de Nicaragua feraient beaucoup d'honneur à ses sentiments d'humanité, car il se serait désisté en apprenant, par le rapport des ingénieurs, qu'on aurait dû sacrifier dans ces travaux beaucoup d'Indiens.

L'Espagne ne négligea cependant pas, comme on le croit généralement, de peupler la côte du nord. On trouve à cet égard des dispositions qui remontent à l'an 1528; l'on ne doit pas chercher ailleurs que dans les invasions des corsaires pendant les longues guerres qu'elle eut à soutenir contre la France, la Hollande et l'Angleterre les obstacles qui ont entravé la réalisation de ses desseins.

La baie de Santo-Tomas, primitivement appelée de Higuevas, puis de Guanajos, avait reçu, sous le nom de Nito et San-Gil de Buena-Vista, une première population établie par Gil d'Avila, dès 1524, population que Fernand Cortez transporta à quelques lieues de là, sur la côte de Honduras à Puerto de Caballos, ville qui, pendant longtemps, partagea avec Truxillo le monopole des relations commerciales.

Le port de Puerto de Caballos fut de bonne heure mis en communication avec la mer du Sud, comme on le voit par le passage suivant d'Herrera : — « Le président Montego accorda toute son attention à Camayagua, capitale du Honduras, » qu'il fonda en l'an 1536 à 26 lieues de la mer du Sud et à égale distance de la

» côte du Nord. — De Puerto Caballos, la rivière est navigable 12 lieues en
 » amont jusqu'à un village d'Indiens, d'où l'on compte 14 lieues jusqu'à la ville
 » de Comayagua de *chemins commodes pour charrettes.* »

La fertilité qu'offrait cette communication engagea Montego à représenter au roi qu'il serait très-utile au commerce d'ouvrir la route entre les deux mers. Il ajoutait que l'on éviterait par là les nombreuses maladies, la mortalité et les grandes fatigues que l'on devait supporter de Nombre de Dios à Panama.

D'après Herrera, ce chemin qui devait avoir 53 lieues de Puerto de Caballos sur la mer du Nord jusqu'à la baie de Fonseca ou de Jiquilisco, sur la côte du sud, fut visité par l'ingénieur Juan Bautista Antonelli, par ordre du roi.

Le gouvernement espagnol, comme on le voit, n'était pas indifférent à ces travaux d'utilité publique.

L'ayuntamiento de Guatemala fit aussi des démarches auprès de la cour d'Espagne pour obtenir que le commerce se pratiquât par le Golfo-Dulce, comme il appert de lettres et de décisions du cabildo de 1539.

Quelques années plus tôt, dix négociants andalous, dans un voyage du Yucatan à Guatemala, par le Golfo-Dulce, conçurent le projet de créer un établissement dans ses environs. Ils en obtinrent la permission de l'*audience royale des Confins*, et jetèrent, en 1544, sur la rive droite de la rivière appelée aujourd'hui le *Polochic*, les fondements d'une ville qu'ils appelèrent *Nouvelle-Séville*. Cette ville prit, en peu de temps, une grande importance, mais elle n'eut pas une longue existence, car, sur des rapports méchants faits contre les habitants, les religieux de l'ordre de St-Dominique qui jouissaient d'une juridiction presque souveraine sur le territoire de la riche province de la Vera-Paz, persuadés que ceux-ci maltraitaient les Indiens, prirent la défense de leurs néophytes et demandèrent l'abandon de la Nouvelle-Séville. — Le président de l'audience et les conseillers, sans trop vérifier les plaintes des moines, sans écouter la défense des habitants, leur ordonnèrent de quitter la ville et toute la province du Golfo-Dulce, sous peine de mort et de confiscation de leurs biens. — Cette provision royale fut notifiée au cabildo de la Nouvelle-Séville qui lui donna exécution le 30 octobre 1548.

Tous ces détails sont d'autant plus dignes de foi qu'ils sont relatés par l'abbé Juarros, l'historien de la ville de Guatemala. L'on rencontre également dans un travail manuscrit de l'illustrissime archevêque actuel, don Francisco Garcia Pelaez, qui a recueilli les actes de l'audience et du cabildo de Guatemala et qui a mis ses longues recherches à notre disposition, que le commerce étant à chaque instant en butte aux excès des pirates dans les ports de Truxillo et de Puerto de Caballos, l'ayuntamiento, après de longues négociations auprès de la cour de Madrid, obtint l'ouverture d'un nouveau port dans le golfe de Honduras. Le 13 janvier 1604, le cabildo nomma deux commissaires, don Estevan Alvarado et don Carlos Vasquez, auxquels il donna 1,250 testons de 4 réaux pour frais de voyage pour aller en compagnie du pilote Francisco Navarro reconnaître la côte du nord.

Dans un acte du cabildo du 5 juin, on trouve le rapport des commissaires sur l'accomplissement de leur mission. — Ils annoncent la reconnaissance du port de *Attique*, ainsi que d'un chemin pour y conduire.

Dans des lettres du 18 mars 1606 au secrétaire d'État, comte de Lemos, le

cabildo de Guatemala vante la beauté de ce port; dans les instructions qu'il remet à son procureur près de la cour d'Espagne en 1607, il fait ressortir la facilité que l'on aurait de le fortifier, et raconte un combat que des navires espagnols ont soutenu avec avantage contre une attaque de navires hollandais bien supérieurs en force.

D'après Herrera, ce fut le docteur Alonzo Criado de Castilla, président de l'audience de Guatemala, qui eut l'honneur de changer le port de Puerto Caballos pour celui d'*Attique* qu'il appela *Santo-Tomas de Castilla* parce que ce fut le jour de ce saint qu'il y entra et qu'il jeta les fondements de la ville. Il ajoute que le roi, appréciant beaucoup ce service, l'appela à son conseil suprême des Indes, et qu'à sa mort il continua ses faveurs à son fils, don Andres.

Le chemin de Santo-Tomas à Guatemala fut ouvert en 1611. Il passait par la rive gauche de la Montagua et la ville de Acajalluastlan.

Le port de Santo-Tomas, où le commerce était venu chercher une protection qui lui manquait à Puerto Caballos, fut à son tour abandonné pour un motif qui ne nuit en rien à sa réputation, c'est-à-dire le défaut de fortifications et de forces militaires suffisantes pour le défendre contre les attaques des hardis et puissants corsaires tels que l'Olonnois, Jean Pied de Bois, Van Morgan, Diégo le Mulâtre, etc., qui lui rendirent plus d'une fois visite.

Au commencement du xviii^e siècle, le gouvernement espagnol fit de nouveau reconnaître la côte pour y trouver un point d'une fortification plus facile. On choisit une anse à quelques lieues de la pointe manabique, et l'on y bâtit un préside qui prit le nom de San-Fernando, probablement parce qu'on en commença la construction vers l'an 1740 sous le règne du roi Ferdinand VI. Ce port s'appelle aujourd'hui Omoa. Il fallut encore ouvrir un chemin vers la capitale Comayagua, chemin par lequel se fait actuellement une grande partie du commerce d'importation et d'exportation de l'État du Honduras.

COTE DU SUD.

Le conquérant Pedro Alvarado bâtit sous le nom de : *San-Yago de los Caballeros de Guatemala*, la capitale à quinze lieues du port d'Istapa, sur la mer du Sud; c'est dans ce dernier port que ce général construisit les navires qu'il employa dans les deux expéditions qu'il fit au Pérou. Le port d'Istapa ne tarda pas à devenir, avec celui d'Acajutla, le rendez-vous du commerce maritime, de la côte du sud. Au mois de juillet 1538 il fut décidé en cabildo, que l'on rendrait le chemin praticable pour voitures; on offrait à l'entrepreneur le privilège exclusif du transport des marchandises pendant deux ans, tant par charrois que par bêtes de somme. Le 22 août, Antonio Salazar soumissionna moyennant quatre ans de privilège, *parce que la charrette ne coûtait jusqu'à la mer que sept piastres de fret*. On lui accorda la concession pour trois ans, à courir du jour de l'achèvement de la route. Il accepta, et le dernier jour de janvier 1539, c'est-à-dire cinq mois après, Salazar informa qu'il avait terminé le chemin et demanda à entrer en jouissance de son privilège.

Malheureusement, il en fut de la route d'Istapa comme de tant d'autres travaux. Sous l'influence de circonstances politiques et sous l'application du sys-

tème colonial, qui ne tarda pas à devenir restrictif, le port et le chemin furent négligés et l'on est aujourd'hui obligé de réparer l'un et l'autre pour en retirer au XIX^e siècle les avantages qu'il procurait au XVI^e. Le gouvernement de Guatemala ne néglige rien pour mener à bonne fin une entreprise aussi importante. Il paraît qu'il y aurait moyen de restaurer le port d'Istapa ; un officier français distingué, M. le comte de Guédon, commandant du *Génie*, a eu l'obligeance de dresser, à la demande du gouvernement guatémalien, un plan des travaux à exécuter pour rendre le port abordable par de grands navires.

Nous avons cru devoir entrer dans ces citations historiques pour prouver que le travail auquel on veut se livrer aujourd'hui n'a rien d'extraordinaire, que ce n'est que continuer en 1850 une œuvre commencée au XVI^e et au XVII^e siècle et suspendue pour des raisons purement politiques ; que des ports, des chemins, des populations ont existé là où l'on croit que l'insalubrité du climat a jusqu'ici empêché l'homme de s'établir, et que bien des projets considérés comme complètement neufs d'un côté et jugés par beaucoup de personnes comme aventureux de l'autre, ont été exécutés, il y a trois siècles, par des ingénieurs qui étaient loin de posséder les connaissances et les ressources que ceux de notre époque ont à leur disposition.

Routes à ouvrir.

Si l'on recherche quelles sont aujourd'hui les routes qu'il est nécessaire d'ouvrir pour donner au port de Santo-Tomas l'importance commerciale qu'il comporte, on trouve en premier lieu la construction d'une route vers la Montagua afin, comme il a déjà été dit, de le mettre en rapport avec le Honduras, le San-Salvador et le Nicaragua. Il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte de l'Amérique centrale pour comprendre les résultats incalculables que cette voie de communication doit nécessairement produire. Ce n'est pas seulement aux relations avec l'État de Honduras qu'elle servirait, puisqu'elle mettrait Santo-Tomas, sans quitter le territoire de cet État, en communication directe avec la belle et immense baie de Conchagua sur la mer du Sud. L'État de Honduras possède dans cette baie immense l'île du Tigre qu'il a déclarée port libre par décret du 10 novembre 1847. Ce port acquiert aujourd'hui une importance toute nouvelle par suite du traité conclu le 16 mars 1849 entre le gouvernement de Nicaragua et une compagnie nord-américaine pour l'établissement d'une communication océanique par la rivière de San-Juan, les lacs de Nicaragua et de Managua et un embranchement de chemin de fer vers le port de Réalégo. station des bateaux à vapeur de New-York destinés à faire le service de Californie et des côtes de l'océan Pacifique.

On voit quel immense avantage il y aurait pour le port de Santo-Tomas à construire cette route bien courte ; elle permettrait aux voyageurs et aux marchandises de se transporter à la côte du sud dans un endroit voisin d'un port d'où ils pourraient se rendre sur tel point de la côte qu'il leur conviendrait.

La compagnie américaine vient de louer l'île du Tigre pour 15 ans au gouvernement de Honduras afin d'y établir un arsenal maritime pour ses bateaux à vapeur, qui font le service entre Panama et San-Francisco de Californie.

La route actuelle de Comayagua, se bifurquant sur San-Salvador et sur Léon,

capitale de Nicaragua, faciliterait encore les rapports avec les deux États du même nom, et servirait aux relations avec les ports de Sonsonate, de l'Union et avec les villes de San-Miguel et de Chanatenango, où se tiennent des foires très-importantes.

Nous croyons que la nécessité d'ouvrir cette route, qui n'aurait que 5 lieues, est assez démontrée sous tous les rapports.

Communication avec l'intérieur par le Rio-Montagua.

Ce n'est guère que vers 1834 et 1835 que la bourgade que l'on est convenu d'appeler la ville d'Ysabal a été fondée par quelques négociants espagnols, dont le plus important était don Candido Puliero, lequel, en 1842, accueillit si bien la commission belge d'exploration ; la colonie de Santo-Tomas lui doit aussi beaucoup de reconnaissance pour les services qu'il lui a rendus. On commença par améliorer le chemin du Poso, à cette époque aussi mauvais que la piccadure qui relie actuellement Santo-Tomas au Chemin Royal, à la ferme du Mico.

Auparavant, les marchandises destinées à Guatemala étaient en grande partie débarquées au port d'Omoa, d'où elles remontaient la Montagua par des bipantes ou bateaux plats pontés et mâtés, jusqu'à la ville de Gualan, où se trouvaient les magasins du commerce et l'administration de la douane. On peut voir par le tarif des frets de transport comparés d'Omoa à Gualan par voie d'eau, et d'Ysabal à Guatemala par voie de terre, la proportion qu'il y avait dans les frais de transport qui furent longtemps en faveur de la rivière, car le passage du Mico était d'une difficulté désespérante tant pour les muletiers que pour les bêtes de charge qui succombaient à la peine.

Vers la fin du siècle dernier (1784) l'administration de Guatemala avait fait examiner la Montagua par l'ingénieur Porta, et étudier les moyens d'utiliser le port de Santo-Tomas. Cet officier remonta la rivière, en fit une description détaillée et en leva le plan.

Il proposa d'ouvrir un canal vis-à-vis de Santo-Tomas, lequel mettrait les eaux de la Montagua en communication avec le Rio-Francisco qui se jette dans la mer en formant un delta très-large, et dont une branche se rapproche beaucoup d'une rivière ou plutôt d'une crique de la baie Graciosa. Ce projet ne fut pas suivi d'exécution.

De nos jours, M. le capitaine Dorn a également fait des études pour l'ouverture d'un semblable canal, mais elles ne sont pas assez complètes pour pouvoir se prononcer sur le coût ni les avantages qu'il offrirait.

Navigation de la Montagua.

Il n'y a nul doute que pour établir une navigation par la Montagua sur un pied qui permît de s'en servir pour l'importation et l'exportation des marchandises, il faudrait faire d'assez grands travaux et établir des bateaux remorqueurs à vapeur. L'entreprise est donc subordonnée à la question de savoir si l'état actuel des relations commerciales comporte les dépenses qu'elle occasionnerait. — Ces

dépenses, on ne pourrait les déterminer qu'après une étude consciencieuse de la rivière, faite par des ingénieurs parfaitement au courant de ce genre de travaux.

Mais si l'on ne peut se servir de la Montagua d'une manière complète, sans travaux préalables dispendieux, on ne doit pas cependant la négliger entièrement, car elle offre de très-grandes facilités pour le transport rapide et peu coûteux des marchandises d'exportation de Gualan au Platanar, endroit où aboutirait le chemin de 4 à 5 lieues de Santo-Tomas à la Montagua, déjà aujourd'hui, on se sert tous les jours de la Montagua pour transporter les surons de cochenille en bateau jusqu'à Los Amates, surtout dans les années où les mules sont difficiles à trouver ou quand les pluies ont défoncé les chemins.

Nous croyons que la Montagua, telle qu'elle est, pourrait rendre de très-grands services, et qu'il suffirait de remplacer les bateaux pesants dont on se sert maintenant par des embarcations plus légères en tôle de fer. Si les bipantes actuelles qui calent beaucoup d'eau, peuvent porter jusqu'à 200 surons, il nous semble qu'un bateau plat en fer en porterait facilement 500. Il est digne de remarque, que de Gualan au Mico le terrain est extrêmement accidenté et forme la plus mauvaise partie de la route de 80 lieues que l'on doit parcourir de Santo-Tomas à Guatemala; on éviterait donc, en se servant de la Montagua à la descente, les montagnes de Yguana et du Barbasco, si fatales aux mules dans la saison des pluies. Il y aurait célérité et économie de transport.

Chemins du Mico.

Le gouvernement de Guatemala, préoccupé des inconvénients que présentait le port d'Ysabal, accessible seulement à des goëlettes d'un tirant d'eau de six pieds ou plus, à cause des barres du Rio-Dulce vis-à-vis Livingston, a porté à différentes reprises des décrets pour l'ouverture du port du Santo-Tomas et la construction d'une route qui le reliait avec le chemin royal qui conduit à la capitale.

L'assemblée législative, par décret du 20 avril 1831 (annexe *litt. C*), autorisa le pouvoir exécutif à passer des contrats pour la construction d'un chemin à voiture dans la direction qu'il jugerait la plus facile, pour l'établissement de la navigation à vapeur sur les fleuves. Le pouvoir exécutif est autorisé à accorder aux entrepreneurs la perception de péages pour les indemniser de leurs dépenses et à offrir différentes faveurs, telle que l'emploi des forçats à ces travaux.

Par décret complémentaire du 21 avril 1834 (annexe *litt. D*), le gouvernement est autorisé à ratifier (art. 1^{er}) tout contrat dont l'intérêt n'excède pas 25 p. % du capital consacré à l'entreprise et un péage qui ne soit pas plus élevé que la somme nécessaire pour opérer les réparations, couvrir l'intérêt et amortir annuellement le vingtième du capital.

Quant aux améliorations des ports, le gouvernement est autorisé à y consacrer 2 p. % de la somme totale des revenus des douanes maritimes.

Enfin, par décret du 25 avril 1836 (annexe *litt. E*), l'assemblée législative, considérant que le transport des effets de commerce, comme il se fait actuellement par le chemin d'Ysabal, est très-difficile et très-coûteux; que le débarcadère, sur ce point, est peu commode et seulement propre à recevoir de petits navires, tandis que la voie de Santo-Tomas offre toute sécurité aux bâtiments et un mouillage facile, pour

un grand nombre de navires de fort tonnage, et prenant en considération que de longtemps il ne sera possible au gouvernement d'entreprendre lui-même des travaux tels que la construction des chemins et des établissements nécessaires au port de Santo-Tomas, autorisa le pouvoir exécutif à passer un contrat avec un particulier ou une compagnie pour l'ouverture d'un chemin, de Gualan à la baie de Santo-Tomas, la construction des casernes, des fortifications et des magasins de douane et d'entrepôt.

Quelques jours après, le 30 avril (annexe *litt. F*), l'assemblée dans le but d'attirer une population dans le port de Santo-Tomas, déclarait que chaque famille qui irait s'y établir obtiendrait en pleine propriété un terrain de mille varas carrés et serait exempté pendant 20 ans de toutes contributions directes et indirectes.

A la suite de ces décrets, plusieurs compagnies se formèrent pour profiter des avantages qu'ils offraient; la compagnie anglaise commerciale agricole des côtes orientales de l'Amérique centrale obtint en 1838 une vaste concession de terres dans la Vera-Paz. On sait qu'elle abandonna l'entreprise et qu'elle prit des arrangements avec la compagnie belge de colonisation pour la cession de son contrat.

En 1839, le port de Santo-Tomas devint l'objet d'un nouveau contrat qui ne fut pas ratifié pour les motifs déduits dans le dictamen de la commission du commerce du 22 octobre 1840.

Cependant une tentative antérieure avait été faite pour ouvrir le chemin de Gualan à Santo-Tomas. Don Candido Puliero avait obtenu une concession du gouvernement qui l'autorisait à couper des bois de mahogany à l'endroit où se trouve Santo-Tomas. Pour faire venir de l'intérieur 700 bœufs de trait dont il avait besoin pour sa coupe, il pratiqua en douze jours de Possoz à Santo-Tomas, avec 31 travailleurs, y compris l'ingénieur, une piccadure qui lui coûta 711 piastres ou fr. 3,874-95.

Dans l'année 1836, don Manuel Maria Velès, marin espagnol établi à Zacapa, entreprit une reconnaissance par ordre du gouvernement, pour tracer un chemin direct, mais il la laissa incomplète. Il commença à la ferme de Mico et parcourut treize lieues vers Santo-Tomas.

Dans la même année, Felipe Mollo pratiqua une reconnaissance complète. Parti de la baie de Santo-Tomas le 27 août, il arriva au Mico le 3 septembre, et signala une distance de 23 lieues. Mollo avait été encouragé dans ce travail par un renseignement qui lui avait été donné par un vieux muletier. Ce muletier assurait que dans les temps antérieurs il avait porté un chargement de contrebande de Santo-Tomas, et qu'en deux jours il était arrivé au Mico par un chemin passant entre le Golfete et le San-Gil.

En 1837, Henri Gardiner, ingénieur anglais, fit une autre reconnaissance; il conclut ses observations en assurant qu'avec une dépense de 47,538 piastres, on pourrait établir un bon chemin sur le tracé de Mollo.

Déjà don Candido Puliero, qui avait entrepris l'ouverture du port, avait fait venir de la Nouvelle-Orléans les bois nécessaires à l'établissement de la douane et des magasins, quand les événements du temps empêchèrent de les bâtir. Ces matériaux ont été utilisés par la compagnie belge.

Frappé de l'heureuse situation du port de Santo-Tomas, le colonel de Puydt racheta le titre de Puliero au nom de la Compagnie belge de colonisation qui, par

contrat du 9 mai 1842, obtint la cession du district entier de Santo-Tomas. Dès les premiers jours de l'arrivée des colons en 1843, l'ouverture de la route fut l'objet de leurs préoccupations.

L'ingénieur Delwarde fit, avec un courage à toute épreuve, le tracé d'une route de Santo-Tomas à la Montagua; ce tracé ne fut malheureusement pas suivi d'exécution. Quelques années plus tard, en 1847, le capitaine Dorn fit une nouvelle étude de la route; il formula un projet de route praticable seulement pour bêtes de somme, et un autre projet de route carrossable (annexe *litt. G*).

Déjà, l'année précédente, les idées s'étaient reportées sur l'ouverture d'une route de Santo-Tomas au Mico, et le capitaine Dorn avait présenté un projet (annexe *litt. H*) qui fut également abandonné à cause du peu de ressources de la direction cette époque.

Les études de la route furent suspendues jusqu'au mois d'août 1848, époque où Auguste Bernhard entreprit de l'ouvrir par ordre du directeur colonial (annexe *litt. I*); il venait de terminer en grande partie son travail, lorsque le consulat du commerce de Guatemala nomma, pour exécuter à ses frais les études de la route, un ex-colon, le sieur Van de Gehuchte. Cet ingénieur n'épargna rien pour mener l'entreprise à bonne fin; il écrivait, dès le 1^{er} avril 1849, au commissaire du consulado, qu'il était parvenu à moitié chemin du Mico à Santo-Tomas et qu'il avait le bonheur de retrouver la vieille route espagnole; c'est le projet adopté et les dernières nouvelles annonçaient l'entière ouverture de la route.

Nous avons souvent parcouru ce chemin; il était presque entièrement terminé au mois de janvier de cette année, et il promet d'être le meilleur du pays.

Tel est l'histoire des vicissitudes de la route de Santo-Tomas au Mico; il faut espérer que le dernier projet qui paraît réunir toutes les qualités désirables recevra enfin une exécution complète.— L'ingénieur Van de Gehuchte estime qu'il la rendrait excellente avec une dépense de 40 à 50,000 francs au plus dans rapport qu'il nous a fait le 2 janvier et qui est annexé ci-joint (annexe *litt. K*).

Communication par le Polochic.

L'un des premiers soins des directeurs de la colonisation, après l'ouverture de la route de Santo-Tomas au Mico et vers le Honduras, devrait être de provoquer du gouvernement guatémalien, ou de la compagnie qui le représentera, l'amélioration du chemin qui conduit de Salama à Téléman sur le Polochic, endroit où cette rivière devient navigable pour des boungos de six à huit tonneaux.

Cette route a été très-fréquentée du temps des Espagnols, car elle mettait la côte en communication avec la riche province de la Vera-Paz. De nos jours, des rapports avaient été rétablis par la compagnie anglaise de colonisation au moyen d'un petit bateau à vapeur, et il y a dix ans, il se faisait encore beaucoup de commerce par le port de Téléman, comme on peut le voir par l'état des importations et des exportations de l'année 1840 à 1841, qui monte à 13,549 piastres à l'entrée et 60,620 à la sortie.

L'établissement d'une communication facile entre Santo-Tomas et la Vera-Paz aurait les conséquences les plus grandes. La Vera-Paz est une province très-féconde en vivres; elle peut fournir d'excellents travailleurs, soit pour les défrichements, soit pour les cultures de la côte. Mais ce qui surtout doit fixer l'attention,

c'est qu'elle touche à la province de Sacatepequez, et fait partie des départements des Altos où l'on récolte le froment qui alimente la capitale. On pourrait, avec peu de frais, dans un pays aussi peuplé, établir une communication de Salama à Totonicapan, de manière que Santo-Tomas pourrait, sans sortir de la république, se procurer des farines qu'il est obligé de chercher aujourd'hui à New-York ou à la Nouvelle-Orléans.

Cette proposition n'a pas plus le mérite de la nouveauté que les autres, car la route existait au commencement du xvii^e siècle, comme il est prouvé par le passage suivant de Thomas Gage, dans sa Description de la belle vallée de San-Geronimo :

« On y rencontre non-seulement tous les fruits des Indes, mais encore ceux » d'Espagne, comme les oranges, les citrons, les limons aigres et doux, les » grenades, les raisins, les amandes, les dattes, etc.

» Le défaut de froment dans cet endroit n'est pas une chose considérable pour » ceux qui le préfèrent au maïs, car on peut en faire venir en deux jours des » villages voisins de Sacatepequez. »

Ainsi, reconstruire cette route et rétablir une navigation régulière de Téléman à Santo-Tomas avec de bons bateaux, ce serait mettre ce port en relation directe et très-économique avec les plus productives et les plus peuplées provinces de la république, les départements de la Vera-Paz et des Altos qui font une très-grande consommation de produits manufacturés et dont les terrains sont si propres à la culture du café, du coton, du sucre, du tabac et même de la cochenille.

Le gouvernement de Guatemala, parfaitement convaincu de la nécessité d'ouvrir des routes pour faciliter les rapports entre ces diverses populations de la république, a déjà fait de notables efforts pour amener leur construction. Le consulado de commerce poursuit avec persévérance et avec autant de suite que les circonstances politiques le lui permettent, les travaux destinés à relier les principales sections du pays.

Un fait appelé à opérer une révolution en Amérique centrale tant dans les relations commerciales que dans la direction politique des gouvernements, est la découverte des mines d'or de la Californie. Il est impossible que le gouvernement guatemalien reste spectateur impassible du mouvement qui se fait autour de lui. Le torrent d'émigration, qui a lieu aujourd'hui à grands frais par le cap Horn, pourrait très-facilement s'écouler par le Guatemala, si l'administration ou une compagnie puissante organisait, ce qui est très-praticable, un service de transport de Santo-Tomas à Istapa.

Il est facile de comprendre les avantages qui résulteraient pour tout le monde de l'établissement d'une semblable voie de communication ; les voyageurs y gagneraient plusieurs mois de navigation, car d'Anvers à Santo-Tomas on ne compte guère que 50 jours de traversée ; de Santo-Tomas à Istapa par mules, on pourrait faire facilement la route en 15 jours sans grande fatigue, en suivant le système que nous allons développer.

Afin d'éviter aux passagers les difficultés qu'ils rencontrent aujourd'hui pour obtenir des mules, le logement et la subsistance, il faudrait construire de quatre en quatre lieues des posadas dans le genre de celles que l'on rencontre dans quelques parties de l'Espagne et destinées à remplir les fonctions de caravansérails de

l'Orient. On y devrait trouver nourriture pour les bêtes et même pouvoir s'y procurer quelques mules de rechange. L'établissement de semblables posadas servirait, non-seulement à faciliter les voyages, mais à y introduire la régularité, l'économie et la police.

Nous croyons qu'il suffit d'avoir indiqué les routes dont les intérêts du commerce réclament l'ouverture, pour remplir la tâche qui nous est imposée. Nous devons laisser aux hommes de l'art le soin d'étudier les systèmes à employer pour établir ces voies de communication appelées à avoir l'influence la plus directe sur les progrès de la civilisation dans ces belles provinces restées jusqu'ici dans un isolement trop prolongé et destinées à devenir un jour, sous l'empire de l'immigration, un royaume riche et puissant.

CHAPITRE IX.

Administration municipale.

Le port et la ville de Santo-Tomas sont administrés par une municipalité composée d'un alcalde exerçant les fonctions de bourgmestre et de juge de paix réunies; de deux régidors ou échevins et d'un procureur syndic, espèce de greffier et secrétaire à la fois. Ces magistrats sont nommés directement par voie d'élection et renouvelés par moitié tous les ans, conformément au chap. III de la loi du 2 octobre 1839, relative au gouvernement politique des provinces. On peut donc dire que, grâce à ce système d'administration municipale, les populations européennes qui voudront s'établir dans le district seront gouvernées par les magistrats qu'elles choisiront elles-mêmes et que le principe de *self government*, qui règne dans l'Amérique du Nord, et auquel on accorde une si grande influence sur l'esprit des émigrants, leur est garanti dans les provinces de Santo-Tomas et de la Vera-Paz aussi complètement que dans les États de l'Ohio ou du Missouri.

Pour subvenir aux dépenses de police et d'entretien des rues, la municipalité de Santo-Tomas a établi des taxes dont la perception a monté l'année dernière à 612 piastres (annexe litt. L). Ce revenu est destiné à devenir avec le temps assez considérable pour rendre possible des améliorations et des embellissements.

CHAPITRE X.

Dispositions du Gouvernement de Guatemala.

Depuis sept ans que l'on a commencé les premiers travaux du port de Santo-Tomas, les différentes administrations qui se sont succédé dans le gouvernement de Guatemala n'ont cessé de donner des preuves de la plus haute sympathie pour l'œuvre de la colonisation.

Si, dès les premiers jours de la proclamation de son indépendance, la république centro-américaine avait possédé un gouvernement central appuyé par l'opinion publique, si elle s'était laissé guider par les patriotes éclairés qui ont rédigé, dans la première assemblée constituante, les sages lois de 1824 et de 1825 sur la colonisation, il y a longtemps que la république de Guatemala serait sillonnée de routes, que ses rivières seraient navigables, ses campagnes couvertes de belles cultures, les ports remplis de navires qui viendraient y charger les riches produits de son sol, et qu'une population aussi vigoureuse que celle des États-Unis défendrait son indépendance et saurait faire respecter l'intégrité de son territoire.

Cependant les hommes qui composaient cette première assemblée constituante n'avaient pas cru avoir tout fait pour le bonheur de leur patrie en la dotant du système politique administratif et constitutionnel des États-Unis ; non, ils s'étaient demandé quelle était la source de la grandeur étonnante de l'union nord-américaine.

Ils l'avaient trouvée dans l'immigration qui augmente tous les jours la population des États-Unis, et ils avaient voulu puiser à cette même source la même grandeur et le même développement de richesses pour la république centro-américaine.

Malheureusement, l'esprit d'anarchie divisa ces provinces jalouses l'une de l'autre, en même temps que les idées mesquines s'emparant des petites assemblées locales, les resserrant dans le cercle étroit d'un égoïsme aveugle que plusieurs prirent pour du patriotisme, l'immigration étrangère ne put avoir lieu, et le mot étranger devint même une épithète insultante.

Nous avons pu juger, par les quelques années de paix dont le pays a joui sous l'administration forte du général Carrera, des progrès rapides qu'il ferait dans toutes les branches, si un gouvernement solide pouvait soumettre ces populations agitées à l'habitude du travail et les forcer au respect des lois.

Pour faire de grandes et de bonnes choses dans un pays où tout est, pour ainsi dire, à créer, il faut de la stabilité, il faut du temps. Alors qu'il y aura de la stabilité à Guatemala, dans le pouvoir dirigeant, il pourra y avoir des hommes d'État et, comme partout, des talents s'élèveront dans les différentes branches de l'administration. Les sciences, les arts et les lettres, pour lesquels l'esprit créole a tant d'aptitude, auront leurs illustrations. L'agriculture, qui doit être la principale source de richesses d'un pays qui possède un sol d'une fertilité si prodigieuse, se développera, le commerce fera connaître ses produits sur les marchés du globe, et l'industrie prendra un rapide essor.

Mais pour obtenir ces brillants résultats, il faut la paix ; il faut le temps, sans lequel les projets les plus brillants ne sont point réalisables.

Ce n'est pas de la génération actuelle qu'il faut exiger toutes ces garanties d'ordre et de tranquillité : c'est d'une génération nouvelle que nous pouvons pétrir de nos mains ; c'est d'une génération formée par l'immigration qu'il faut espérer l'esprit de force, de stabilité et de progrès.

Il est facile de comprendre avec quel amour s'attache au sol qu'il défriche, dès le premier coup de pioche, le pauvre colon qui a fait 2,500 lieues pour chercher une nouvelle patrie. Il est encore plus facile de comprendre que ce colon, qui a arrosé la terre de la sueur de son front, et qui se promet, pour fruit de ses rudes

travaux, une vieillesse paisible au milieu de sa famille, sera le plus ferme défenseur de l'ordre, le gardien des lois et le plus solide appui du Gouvernement.

C'est pénétré de ces vérités et frappé du spectacle qui se passait sous ses yeux dans l'Amérique du Nord, que le gouvernement guatémalien prit à différentes reprises des dispositions pour attirer les étrangers sur son territoire.

Par décret du 22 janvier 1824 (annexe *litt. M*), le Congrès fédéral fit un appel à l'immigration étrangère; il offrait des terrains gratuitement et des privilèges et exemptions aux colons qui s'établiraient sur le territoire de l'Amérique centrale.

Par un décret du 30 avril 1836, déjà cité (annexe *litt. N*), des terrains étaient également offerts gratuitement aux familles qui viendraient habiter Santo-Tomas.

Par l'art. 8 du décret du 19 janvier 1825, rédigé dans le but d'utiliser les immenses terrains vagues du pays, le gouvernement les offrait au *minimum* de 12 réaux la *caballeria* et au *maximum* de 4 piastres.

On voit que les gouvernements de l'Amérique centrale n'ont rien négligé pour attirer chez eux la population étrangère. L'on ne doit pas induire du peu de succès de ces efforts que le pays n'offre pas des avantages à la colonisation, égaux à ceux que l'on rencontre dans l'Amérique du Nord, car l'abandon dans lequel le Guatemala est resté provient purement et simplement du peu de notions que l'on a eues jusqu'ici sur ce pays et sur les ressources immenses qu'il possède.

Comme nous l'avons déjà dit, les guerres civiles ont empêché la constitution d'un gouvernement national puissant et des rapports diplomatiques suivis avec les différentes nations de l'Europe, relations qui auraient, sans aucun doute, contribué à diriger l'immigration vers ces provinces.

Depuis l'établissement de la colonisation belge à Santo-Tomas, le gouvernement guatémalien a été à même d'apprécier par des résultats positifs tous les avantages qu'il pourrait retirer de la colonisation et il a pris différentes mesures pour lui venir en aide.

C'est ainsi qu'en 1845, par accuerdo du 29 octobre (annexe *litt. O*), il a nommé une commission de bienfaisance pour assister les colons de Santo-Tomas qui voudraient s'établir dans la capitale;

Que le 8 mai 1847, il donna des ordres au corrégidor, commandant d'Ysabal, pour faciliter aux colons qui désireraient s'interner les moyens de faire le voyage en leur procurant des mules et des secours pécuniaires.

Nous devons ici rendre hommage à la conduite du général don Geronimo Paéz, qui a fait oublier, par ses bons procédés et ses attentions délicates pour les colons, les petits différends qui avaient régné entre lui et les agents de l'administration coloniale.

Le 31 juillet 1847, un accuerdo nouveau fut encore expédié au corrégidor d'Ysabal dans le même but, à propos des passagers du *Léopold*, tous hommes de métier qui voulaient aller se fixer à Guatemala (annexe *litt. P*).

Enfin, il serait trop long d'énumérer les différentes mesures qui ont été prises par le gouvernement guatémalien pour exciter l'immigration; il suffit de dire, qu'au milieu des agitations de la guerre civile, il s'est continuellement préoccupé de cette grave question; il a nommé une commission pour proposer toutes les mesures favorables à une prompt solution (annexe *litt. Q*); il a ouvert une correspondance à cet égard avec le consul général de Prusse et de Hanovre, M. Karl Klée, et,

depuis le départ du consul de Belgique (décembre 1849), départ qui a été précipité par des circonstances impérieuses, il a donné une nouvelle et importante preuve de ses bonnes dispositions, en décrétant Santo-Tomas port majeur et libre pendant dix ans.

Nous terminerons en reproduisant ici, comme un témoignage des sentiments qui animent les hommes qui dirigent actuellement les affaires de la république de Guatemala, une communication faite au consul de Belgique par le général Carrera, qui a toujours été le protecteur de la colonie de Santo-Tomas. — On verra que ses convictions sur ce point sont inaltérables, et que, dans ses vucs, l'immigration étrangère doit être l'objet permanent de la sollicitude du gouvernement de Guatemala :

« Si la colonie de Santo-Tomas nous la procure, dit le général, j'appuierai toujours une telle idée. — Le défaut de population de ce pays et son hétérogénéité sont une raison palpable de la nécessité que l'on a d'Européens.

» D'un autre côté, la beauté de cette contrée, ses immenses éléments de richesse non exploités jusqu'ici, la commodité de la vie, le caractère doux et hospitalier de ses habitants doivent être un attrait d'un grand intérêt pour les Européens.

» Si cette conviction agissait sur l'esprit de Sa Majesté le Roi et sur le peuple belge, en même temps que la colonie doit recevoir et recevra protection de tout Guatemalien éclairé, moi, je crois que le développement de Santo-Tomas, s'il n'est pas excité comme on pourrait le désirer, au moins il ne s'interrompra pas.

» Je ne passerai pas sous silence que ma faible influence comme homme privé, et ma valeur dans la situation publique où les circonstances sont venues me placer, seront toujours employées en faveur de l'entreprise de Santo-Tomas, ainsi qu'à donner également sécurité et protection aux personnes et aux intérêts des étrangers. »

Il est inutile d'indiquer le parti qu'on peut tirer d'aussi bonnes dispositions et d'expliquer tous les avantages que le Guatemala présente à l'émigration belge qui est sûre d'avance de ne pas être abandonnée à elle-même comme elle le serait sur tout autre point du globe; elle trouverait tant chez les agents belges que chez ceux du gouvernement guatemalien aide et protection.

CHAPITRE XI.

Conclusion.

Nous croyons qu'il est surabondant de vouloir prouver que désormais la colonie de Santo-Tomas peut exister, qu'il y a possibilité d'établir des relations commerciales avantageuses avec l'Amérique centrale et particulièrement avec la république de Guatemala. La colonie existe et existera sans, comme avec un appui nouveau. Les

relations commerciales existent et existeront également ; seulement la Belgique prendra une part plus ou moins grande dans les bénéfices, selon les moyens dont elle se servira pour les recueillir.

La question de Santo-Tomas n'est pas purement une question commerciale et ne peut être réduite aux proportions d'une affaire de pur intérêt matériel ; il y a, à côté du débouché pour les produits de l'industrie, un débouché bien autrement précieux pour les émigrants.

On a vu, au chapitre *des Cultures*, qu'il n'est pas difficile de produire les denrées alimentaires à Santo-Tomas ; et l'on peut dire, sans aucune crainte, que ce district offre un asile assuré à nos pauvres des Flandres, qui ne tarderaient pas à y devenir des propriétaires aisés en peu de temps. Il suffirait d'établir un système qui serait appliqué avec beaucoup d'ensemble pendant quelques années par les agents d'une compagnie bien organisée.

Les gouvernements belge et guatémalien s'entendraient pour accorder de concert la protection qu'il est de leur intérêt mutuel de donner à une affaire réciproquement avantageuse et seconderaient la Compagnie dans l'exécution d'une œuvre appelée à avoir d'aussi grandes conséquences.

L'expérience indique assez clairement le mode de procéder que l'on devrait adopter pour marcher sûrement et promptement. Il faudrait consacrer un fonds fixe à l'affaire proprement dite *de colonisation* ; ce fonds serait affecté de la manière suivante :

1° A défricher un hectare de terrain pour chaque famille que l'on voudrait introduire, à y bâtir une petite maison, à lui donner deux vaches à lait, quelques porcs et des poules.

2° Lorsqu'une certaine quantité de terrains et de maisons serait prête, on ferait venir les colons dont le passage serait payé par la Compagnie.

3° A leur arrivée on leur distribuerait les instruments de travail nécessaires.

4° On leur avancerait pendant un an les vivres dont ils ont besoin ainsi que les objets d'habillement, à des prix modérés.

5° Chaque famille aurait son livret, où l'on inscrirait les avances qu'on lui aurait faites.

6° La famille se trouverait débitrice au bout d'un an d'une somme de à la Compagnie. L'intérêt serait fixé, et la famille payerait pour sa petite propriété un loyer représentant cet intérêt avec faculté d'amortir le capital.

Ce système ne serait que la régularisation de ce qui s'est fait jusqu'ici, que l'établissement sur un plus grand pied de ce qui se pratique aujourd'hui par la direction coloniale.

On peut juger, par les résultats obtenus, de ceux que l'on obtiendrait si une compagnie puissante prenait à tâche la question toute humanitaire de colonisation. Elle aurait, au bout de bien peu d'années, la double consolation d'avoir soulagé bien des infortunes, transformé nos prolétaires en propriétaires, et d'avoir ouvert des débouchés au commerce, à l'industrie et à la marine nationale.

Nous croyons que nous devons laisser à d'autres le soin de développer d'une manière plus pratique cette grave question de l'organisation de l'émigration et

surtout de colonisation, mais nous pensons aussi devoir dire que, dans notre conviction, il serait avantageux à tous de concentrer autant que possible, sur un point qui offre autant de facilités que le district de Santo-Tomas, les nombreux émigrants belges qui vont tous les ans se disperser sur tant de différents points des Amériques.

Nous terminerons en faisant remarquer que tous les jours les relations commerciales s'étendent avec les côtes de l'océan Pacifique et même les îles de l'Océanie; que de nombreux services de bateaux à vapeur donnent déjà à ces parages une vie nouvelle, que les découvertes des mines de Californie contribuent considérablement à activer.

Santo-Tomas sera appelé, probablement sous peu, à devenir le point de départ d'une communication océanique, à cause de la grandeur et de la sécurité de sa belle baie, de sa position avantageuse et de la salubrité reconnue de la côte.

Lorsqu'il s'est agi en France de l'établissement des lignes de bateaux à vapeur transatlantiques, M. l'amiral de Makau, si nous ne nous trompons, avait choisi Santo-Tomas pour le port d'échelle sur la côte du nord. Les dépêches auraient été de là portées, par terre, à la côte du sud à travers le territoire guatemalien qui n'a guère que 113 lieues de largeur. Il paraît qu'aujourd'hui, si les renseignements que des officiers de la marine anglaise nous ont donnés sont exacts, le gouvernement de S. M. Britannique établirait un bateau à vapeur de moyen tonnage qui de la Jamaïque passerait par les ports de Truxillo, Omoa, Santo-Tomas, Belize, la Havane, et mettrait en communication avec les îles des Antilles, l'Europe, les États-Unis et le Mexique, les provinces de Honduras et de Guatemala, restées si longtemps en dehors des rapports directs et réguliers.

Nous nous abstenons de toute réflexion sur l'influence d'un semblable service sur les destinées commerciales de l'Amérique centrale, en général, et le développement du port de Santo-Tomas en particulier.

Si l'on nous demandait quelles mesures le Gouvernement belge peut prendre de son côté, pour aider au développement de l'entreprise, nous conseillerions de continuer, mais d'une manière plus complète et plus régulière, un service de navigation subsidiée, afin que le commerce belge, d'une part, sût quand et comment il pourra expédier; et d'autre part que les colons et les négociants de Guatemala pussent faire leurs commandes en temps utile et préparer les articles de retour.

Les navires subsidiés ne tarderaient pas à monopoliser le transport de toutes les marchandises que l'Allemagne, la Suisse et la France envoient à Guatemala par les entrepôts de l'Angleterre et de la Havane, car cette voie indirecte occasionne des longueurs et des frais que l'on ne rencontrerait pas par le port d'Anvers.

Quant aux autres mesures, telle que l'envoi d'un navire de guerre en station, il appartient à l'administration d'aviser ce qu'elle peut faire dans les limites qui lui seront tracées par la législature. Nous devons cependant déclarer que rien ne serait plus propre à inspirer de la sécurité, tant aux colons qu'aux capitalistes que la présence d'un bâtiment de l'État, que la vue du pavillon national; qu'enfin, la confiance est la base de toute entreprise lointaine, et que l'idée d'une protection immédiate double l'énergie en tranquillisant les esprits.

Nulle part on n'a abandonné les entreprises commerciales d'une importance si grande à elles-mêmes ; celle dont nous nous occupons rapporte déjà beaucoup dans le présent et promet plus encore à l'avenir ; il ne faut, pour porter en peu de temps Santo-Tomas au degré de prospérité qui lui est réservé, que l'entourer de garantie et de sécurité.

Toute mesure qui y contribuera ne peut manquer d'exercer une influence puissante sur le développement de la colonisation et de nos rapports commerciaux avec l'Amérique centrale.

Bruxelles, le 10 mai 1850.

Le Consul de Belgique à Guatemala,
Commissaire du Roi à Santo-Tomas,

M. CLOQUET.



(52)

(53)

ANNEXES.

ANNEXE A.

SITUATION

DE

LA COLONIE DE SANTO-TOMAS,

AU 1^{er} JANVIER 1850.

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
1	AERENS, Pierre.	33	Nederbrakel.	Belgique.	Cultivateur.	22 mars 1844	L'Emma.
2	Sa femme Van Ruys- chenveid, Nathalie.	24	Erwetogem.	»	Ménagère.	30 avril 1844	L'Eugène.
3	AGUET, Jean-Pierre.	44	Lutry.	Suisse.	Directeur colonial.	49 avril 1847	Le Lessihers
4	Son fils Émile.	15	Anvers.	Belgique.	Commis au bureau.	Id.	Id.
5	BAATEN, femme Koorts	42	Steenberghen.	Hollande.	Ménagère.	5 mars 1844	Le Jean Van
6	Sa fille Anna.	49	Id.	Id.	Id.	Id.	Eyck.
7	Id. Pétronille.	46	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
8	BRAUNS, Jean-Guill.	48	Clumen.	Prusse.	Charpentier.	22 mars 1844	L'Emma.
9	Sa femme veuve Wirtz, née Gisternicht.	38	Lendersdorf.	Id.	Blanchisseuse.	Id.	Id.
40	Son enfant Hubert.	42	Clumen.	Id.	Charpentier.	Id.	Id.
41	Id. Pierre-Joseph.	9	»	Id.	Id.	Id.	Id.
42	BARTHOLOMÉ, Pierre- Joseph.	62	Owerwinden.	Belgique.	Cultivateur.	3 fevr. 1845	Minerve.

ÉTAT SARRETAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTIÈRES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RAUX.	
Bon.	Une maison avec cuisine et dépendances	»	»	»	400	»	
Id.	Une parcelle de terrain de ville cultivée	»	25	41	250	»	
	Un demi-lot de communauté non pris	10	»	»	46	»	
	Deux vaches à lait	»	»	»	30	»	
	Deux porcs	»	»	»	40	»	
	Dix poules	»	»	»	5	»	
		40	25	41	441	»	441
Id.	Délégation en portefeuille donnant droit à	94	»	»	490	»	
Id.	Espèces en caisse	»	»	»	964	7½	
	Marchandises en magasin	»	»	»	42,254	5½	
	Chevaux, mules, bœufs et vaches	»	»	»	300	»	
	Meubles de la maison, linge et bijoux	»	»	»	4,898	7½	
	Immeubles, plantations de 468 hectares, 6 maisons et terrains en ville	260	»	»	22,269	7½	
	Chargement de mahagony cocos	»	»	»	4,643	2½	
	Effets à recevoir	»	»	»	400	»	
	Emma, goëlette de 20 tonneaux, appareils, etc., et 3 canots	»	»	»	709	5½	
	Matériel (outils, machines, engins, four à briques)	»	»	»	885	1	
	Débiteurs divers, solvables	»	»	»	35,653	3½	
		354	»	»	82,467	4½	82,467 4½
Id.	Un terrain de ville pour bâtir	»	25	56	255	»	
Id.	Une vache à lait	»	»	»	45	»	
Id.		»	25	56	270	»	270
Id.	Une maison	»	»	»	300	»	
Id.	Un terrain de ville	»	8	77	85	»	
Id.	Id. id. hors ville	9	»	33	50	»	
Id.	Dix poules	»	»	»	5	»	
		9	9	10	440	»	440
Id.	Une maison en bois	»	»	»	360	»	
	Un terrain de ville de 3 parcelles	»	36	20	336	»	
	Dix poules	»	»	»	5	»	
		»	36	20	701	»	701
					Report. . .		84,019

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
13	BOUSSON, Henri . . .	45	Swevezeele . . .	Belgique.	Domestique. . .	3 juill. 1844	Théodore .
14	BHER, Joseph . . .	47	Obermanbach . .	Prusse.	Id.	22 mars 1844	Emma.
15	BUSTAMANTE . . .	35	"	Honduras.	Ouvrier	Id.	Id.
16	BARIAS, Mathias . .	45	"	Guatemala.	Douanier	"	"
17	BELTRAM	"	"	Honduras.	Travailleur . . .	"	"
18	BULOW, frères . . .	"	"	Prusse.	"	3 juill. 1844	Théodore.
19	BULTEL, héritiers . .	"	Dunkerque . . .	France.	"	"	"
20	COURTOIS, Charles. .	25	Bruxelles. . . .	Belgique.	Menuisier	4 juin 1844	Auguste.
21	Sa femme, Genonceaux, Pélagie.	20	Hautfays.	Id.	Lingère	6 mars 1844	Dyle.
22	Son fils Alexandre . .	4	Santo-Tomas de Guatemala.	Amérique centrale.	"	"	"
23	CALAIS, Jacq.-Joseph.	47	D'Assenois . . .	Belgique.	Ouvrier	6 mars 1844	Dyle.
24	CORDERO, Antonio. . .	30	"	Honduras.	Id.	"	"
25	CRÈPE, Jean-François.	44	Cheoron	Belgique.	Cultivateur. . . .	4 juin 1844	Auguste.
26	Sa femme F. - Anna Whalé.	22	Ghrinlinghausen	Prusse.	"	5 mars 1844	Jean Van Eyck.
27	Sa fille Virginie . . .	4	Santo-Tomas. . .	"	"	"	"
28	ANEITA	"	"	Honduras.	Travailleur	"	"
29	COLIGNON, Augustin.	29	Spontin	Belgique.	Cultivateur. . . .	23 mai 1843	Rembrandt.
30	Sa femme Hochschou, Marguerite.	24	Lindaene.	Prusse.	Ménagère	3 juill. 1844	Théodore.

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTIARES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
						Report . . .	84.019
Bon.	.....	»	»	»	»	»
Id.	.....	»	»	»	»	»
Id.	Une case sur un terrain défriché.	»	8	35	183	»	
	Dix poules.	»	»	»	6	»	
		»	8	35	490	»	190
Id.	Un terrain défriché	»	8	30	80	»	80
Id.	Id. id.	»	8	35	80	»	80
Id.	Deux parcelles	»	34	52	345	»	345
Id.	Id. id.	»	39	»	390	»	390
Id.	Un terrain défriché en ville.	»	47	45	470	»	
Id.	Une maison	»	»	»	450	»	
Id.	Une vache et dix poules.	»	»	»	20	»	
		»	17	45	340	»	340
Id.	.....	»	»	»	»	»
Id.	Une case et un terrain de ville.	»	8	3	200	»	200
Id.	Une maison	»	»	»	400	»	
Id.	Terrain en ville.	»	17	75	477	»	
Id.	Quatre vaches à 15 piastres.	»	»	»	60	»	
	Trois veaux à 8 piastres	»	»	»	24	»	
	Trente poules à 4 réaux	»	»	»	45	»	
		»	»	»	676	»	676
Id.	.....	»	25	80	253	»	253
Id.	Une maison	»	»	»	200	»	
Id.	Un terrain en ville défriché	»	76	09	764	»	
	Quatre vaches à 15 piastres	»	»	»	60	»	
	Deux veaux à 8 piastres.	»	»	»	16	»	
	Dix poules.	»	»	»	5	»	
		»	76	09	1,042	»	1,042
					A reporter.		87,615

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
31	DEWATTINE, Romaine	22	Leuze	Belgique.	Cabaretière. . .	6 mars 1844	Dyle.
32	Id. François. . .	20	Id.	Id.	Menuisier . . .	8 juin 1843	Ville de
33	Id. Jean-Baptiste.	9	Id.	Id.	»	6 mars 1844	Bruxelles. Dyle.
34	DORN, Jean	43	Ricquevyr . . .	France.	Capitaine d'artillerie faisant fonctions d'ingénieur.	Id.	Id.
35	DE BALEINE (du Rupt de).	43	Montlery. . . .	Id.	Ingénieur mécani- cien.	8 juin 1843	Ville de
36	Sa femme Autin, Vir- ginie.	46	Nantes	Id.	Lingère	Id.	Bruxelles. Id.
37	DEROY, Pierre . . .	24	Erwetegem . . .	Belgique.	Garçonmagasinier	18 juill. 1846	Iéna.
38	Sa femme Juris, Rosa- lie.	26	Id.	Id.	Ménagère . . .	Id.	Id.
39	DUROCHER, Casimir .	40	Enghien	Id.	Terrassier . . .	4 juin 1844	Auguste.
40	DE ROY, Adrien. . .	27	Erwetegem . . .	Belgique.	Cultivateur. . .	18 juill. 1846	Iéna.
41	Sa femme Amélie B...	27	Id.	Id.	Ménagère . . .	Id.	Id.
42	Son fils Alphonse . .	3	Santo-Tomas. . .	Amérique centrale.	»	»	»

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTIARES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
						Report. . .	87,645
Bon.	Une maison	»	»	»	350	»	
Id.	Un terrain de ville.	»	7	60	76	»	
Id.	Deux vaches.	»	»	»	30	»	
	Une maison à François sur un terrain de ville défriché.	»	5	22	300	»	
	Un terrain commun en ville.	»	49	96	500	»	
	Un lot à prendre hors ville	»	»	»	400	»	
		»	62	78	4,356	»	4,356
Id.	Une maison et dépendances	»	»	»	600	»	
	Un terrain en ville	»	48	48	485	»	
	Un terrain hors ville, un lot de communauté en défrichement.	20	»	»	450	»	
	Trois vaches à 45 piastres et dix poules à 4 réaux.	»	»	»	50	»	
	Deux canots	»	»	»	50	»	
		20	48	48	4,035	»	1,035
Id.	Une maison	»	»	»	4,000	»	
Id.	Trois parcelles de terrain de ville	»	84	22	845	»	
		»	84	22	4,845	»	4,845
Id.	Une maison	»	»	»	450	»	
Id.	Deux parcelles de terrain de ville défrichées et cultivées.	»	29	54	295	»	
	Deux vaches et deux veaux	»	»	»	46	»	
	Dix poules.	»	»	»	5	»	
		»	29	54	496	»	496
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»
Id.	Une maison	»	»	»	450	»	
Id.	Deux parcelles de terrain de ville en culture.	»	28	7	230	»	
Id.	Trois vaches	»	»	»	45	»	
	Seize poules	»	»	»	8	»	
		»	28	7	483	»	483
					A reporter.		92,800

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
43	DELANDTSEER, père.	44	Gand	Belgique.	Négociant et plan- teur.	30 avril 1844	Eugène.
44	Id. Egmond . . .	49	Id.	Id.	Boutiquier	Id.	Id.
45	Id. Désiré	45	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
46	DE GUIZE, Victor . . .	30	Paris	France.	Commis.	4 juin 1844	Auguste.
47	DE POTTER, Emman.	52	Strypen	Belgique.	Cultivateur et ca- baretier.	Id.	Id.
48	Id. Hilaire	22	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
49	Id. Vidal	47	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
50	DE RIDDER, Pierre-Fr.	50	Eeckeren. . . .	Id.	Ferblantier. . . .	49 avril 1845	Ióna.
51	Sa femme Elisabeth. .	40	Id.	Id.	Cuisinière	Id.	Id.
52	Son fils Pierre-Paul. .	49	Id.	Id.	Apprenti.	Id.	Id.
53	D'HOOKER, Charles . . .	43	Erwetegem . . .	Id.	Cultivateur et char- ron.	3 avril 1844	Eugène.
54	DECNYF	39	Id.	Id.	Cultivateur. . . .	3 juill. 1844	Théodore.
55	DELAFAILLE.	27	Saint-Gilles-lez Bruxelles.	Id.	Négociant	6 mars 1845	Renaissance

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTIARES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
					Report. . .		92,800
Bon.	Une maison rue du Commerce	"	"	"	4,000	"	
Id.	Id. id. id.	"	"	"	250	"	
Id.	Id. id. de Mérode	"	"	"	250	"	
	Huit parcelles de terrain de ville défrichées et cultivées. . .	4	38	24	4,382	"	
	Hors ville dont 6 hectares plantés.	65	"	"	919	"	
	Trois vaches, trois veaux, deux taureaux, dix bœufs et dix porcs.	"	"	"	259	"	
	Vingt poules et dix canards	"	"	"	20	"	
	Une petite goëlette et deux canots grésés.	"	"	"	250	"	
	Marchandises en magasin (<i>pour mémoire</i>)	"	"	"	"	"	
		66	38	24	4,330	"	4,330
Id.	Un terrain de ville	"	13	26	150	"	150
Id.	Une maison avec étable et cuisine.	"	"	"	180	"	
Id.	Quatre parcelles de terrain à bâtir en ville.	"	36	40	365	"	
Id.	Un demi-lot hors ville	10	"	"	45	"	
	Son fils en ville un terrain de	"	15	52	155	"	
	Dix vaches et trois veaux.	"	"	"	194	"	
	Quarante poules.	"	"	"	20	"	
	Deux dindons à 42 réaux.	"	"	"	3	"	
		40	51	92	4,262	"	4,262
Id.	Une maison, un atelier avec forge.	"	"	"	300	"	
Id.	Deux parcelles de terrain en ville défrichées et cultivées. .	"	25	96	260	"	
Id.	Dix poules	"	"	"	5	"	
		"	25	96	563	"	563
Id.	Un terrain de ville.	"	24	90	240	"	240
Id.	Deux parcelles de terrain de ville.	"	26	53	265	"	265
Id.	Une maison	"	"	"	400	"	
	Trois parcelles de terrain de ville défriché	"	47	98	180	"	
	Hors ville une petite plantation en rapport.	1	"	"	0	"	
	La coupe de mahogany de San-Marcos (<i>pour mémoire</i>) . . .	"	"	"	"	"	
		1	47	98	980	"	980
					A reporter.		400,592

NUMÉROS	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
56	DEGROODT, Pierre . .	42	Goyck. . . .	Belgique.	Cultivateur . . .	22 mars 1844	Emma.
57	Sa femme d'Herde, Ma- rie.	44	Id. . . .	Id.	Ménagère	Id.	Id.
58	Son fils Jean-Baptiste.	22	Id. . . .	Id.	Cultivateur . . .	Id.	Id.
59	Id. Auguste	42	Id. . . .	Id.	Id.	Id.	Id.
60	Id. Jean-Baptiste . .	9	Id. . . .	Id.	Id.	Id.	Id.
61	Sa fille Martha	6	Id. . . .	Id.	Id.	Id.	Id.
62	DJEMES	"	"	"	"	"	"
63	DUVERGER, Adolphe .	39	Abbeville . . .	France.	Cuisinier	6 mars 1844	Dyle.
64	ESMINGEAUD, Camille	30	Munoz. . . .	Belgique.	Industriel	19 mai 1843	Théodore.
65	Sa femme Dewattine, Delphine.	48	Leuze. . . .	Id.	Id.	6 mars 1844	Dyle.
66	ENGELS	35	"	Prusse.	Jardinier	19 mai 1843	Théodore.
67	Sa femme veuve Klein.	44	Okrath	Id.	Ménagère	22 mars 1844	Emma.
68	Sa fille Klein, Cather.	16	Id. . . .	Id.	Id.	Id.	Id.
69	Id. id. Marguerite	43	Id. . . .	Id.	Id.	Id.	Id.
70	Engels, Thérèse. . . .	6 mois	Santo-Tomas. . .	Amérique centrale.	"	"	"
74	ÉMONCE, veuve. . . .	64	La Haye	Hollande.	Ménagère	6 mars 1844	Dyle.
72	Sa fille Éléonore. . . .	24	Anvers	Belgique.	Id.	Id.	Id.

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTAIRE.	ARE.	CENTIAIRE.	VALEUR.		TOTAL.
					FRANCS.	RÉAUX.	
					Report. . .		100,592
Bon.	Une maison	»	»	»	200	»	
Id.	Deux parcelles de terrain à bâtir en ville défriché . . .	»	33	14	330	»	
Id.	Son fils aîné, deux parcelles de terrain à bâtir en ville	»	20	62	210	»	
Id.	Trois vaches.	»	»	»	45	»	
Id.	Un veau	»	»	»	8	»	
Id.	Quarante poules.	»	»	»	20	»	
			83	76	813	»	813
Id.	Une parcelle.	»	14	84	149	»	
Id.	Une maison avec cuisine et dépendances.	»	»	»	450	»	
	Deux parcelles de terrain à bâtir défrichées et cultivées . .	»	31	49	345	»	
			31	49	765	»	765
Id.	Une maison	»	»	»	400	»	
Id.	Deux terrains de ville.	»	18	48	185	»	
	Une scierie mue par des chevaux	»	»	»	800	»	
	Quinze chevaux.	»	»	»	600	»	
	Dix poules.	»	»	»	5	»	
	Quatre vaches	»	»	»	60	»	
			18	48	2,050	»	2,050
Id.	Une maison avec dépendances.	»	»	»	400	»	
Id.	Deux parcelles de terrain de ville cultivées.	»	26	53	265	»	
Id.	Sa femme possède également.	»	26	14	260	»	
Id.	Quatre vaches	»	»	»	60	»	
Id.	Une mule.	»	»	»	45	»	
	Vingt poules	»	»	»	10	»	
			52	67	4,040	»	4,040
Id.	Deux maisons	»	»	»	300	»	
Id.	Un terrain de ville défriché et cultivé.	»	18	76	180	»	
	Deux vaches; douze poules	»	»	»	36	»	
			18	75	516	»	516
					A reporter.		105,776

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
73	FLEUSSU	44	Landen	Belgique.	Médecin.	19 mai 1843	Théodore.
74	GEIST, Wilhom . . .	18	Kellenbach . . .	Prusse.	Domestique . . .	30 avril 1844	Eugène.
75	GIELEN, André. . .	34	Hasselt	Belgique	Boulangcr	6 mars 1844	Dyle.
76	Sa femme Calais, Ca- therine.	20	D'Assénois . . .	Id.	Lingère.	Id.	Id.
77	Sa fille Joséphine . .	4	Santo-Tomas. . .	Amérique centrale.	Id.	Id.	Id.
78	GENONCEAUX, Louis.	50	Hautfays. . . .	Belgique.	Cultivateur et ca- baretier.	19 mai 1843	Théodore.
79	Sa femme Marie-Thé- rèse de Bathie.	51	Id.	Id.	Id.	6 mars 1844	Dyle.
80	Son fils Alexandre. .	24	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
81	Id. Henri-Joseph . .	41	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
82	Sa fille Uranie . . .	19	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
83	GOMEZ	40	Honduras. . . .	Amérique centrale.	Ouvrier.	»	»
84	GULDERING (femme).	32	Kellenberg . . .	Prusse.	Ménagère	22 mars 1844	Emma.
85	GEERTS, Charl.-Louis.	27	Aspelaere . . .	Belgique.	Boucher.	6 mars 1844	Dyle.
86	Sa femme Koorner, Éli- sabeth.	20	Weinhem. . . .	Prusse.	Ménagère	3 juill. 1844	Théodore.
87	Geerts, Aloys. . . .	16	Aspelaere. . . .	Belgique.	»	22 mars 1844	Emma.
88	Id. Amélie	22	Id.	Id.	»	Id.	Id.
89	HOUZÉ, Charles-Louis.	30	Houtthem. . . .	Id.	Cultivateur . . .	22 mai 1844	Karel.
90	HOCHSCHOENE, Jean.	38	Lindau	Prusse.	Scieur de long . .	3 juill. 1844	Théodore.
91	Sa femme veuve Karris	35	Hogschops . . .	Id.	Ménagère	22 mars 1844	Emma.

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTIARES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
					Report		405,776
Bon.	Une maison restaurée à neuf	"	"	"	600	"	
	Quatre parcelles de terrain de ville défrichées	"	59	27	590	"	
	Deux mules	"	"	"	460	"	
		"	59	27	4,350	"	4,350
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	Deux vaches à lait	"	"	"	30	"	
Id.	Dix poules	"	"	"	5	"	
Id.		"	"	"	35	"	35
Id.	Une maison réparée à neuf	"	"	"	800	"	
Id.	Trois parcelles de terrain de ville	"	33	04	330	"	
Id.	Son fils, terrain de ville	"	27	"	270	"	
Id.	Hors ville une plantation en rapport	5	55	"	200	"	
Id.	Six vaches, deux veaux, deux cochons et vingt poules	"	"	"	448	"	
		6	45	04	4,748	"	4,748
Id.	Une case	"	"	"	70	"	
	Un terrain de ville.	"	8	93	90	"	
		"	8	93	460	"	460
Id.	Un terrain de ville	"	6	"	50	"	50
Id.	Une maison	"	"	"	300	"	
Id.	Terrain de ville défriché	"	28	83	385	"	
Id.	Hors la ville un terrain en défrichement	5	69	"	425	"	
Id.	Une vache et dix poules	"	"	"	20	"	
		5	97	83	730	"	730
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	Une maison	"	"	"	250	"	
Id.	Quatre parcelles de terre de ville	"	38	86	340	"	
	Quatre vaches, quinze poules, deux porcs	"	"	"	77	4	
		"	38	86	667	4	667
					A reporter.		440,486

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
92	HOCHSCHOENZ, Godfried.	28	Lindau . . .	Prusse.	Cultivateur . . .	3 juill. 1844	Théodore.
93	Id. François. . .	26	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
94	Id. Hubert . . .	48	Id.	Id.	Terrassier . . .	Id.	Id.
95	Id. Joseph. . . .	45	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
96	HENKES, Léopold . .	46	Arbre-Fontaine	Belgique.	Boulangier. . . .	4 juin 1844	Auguste.
97	JADOT, Joseph . . .	57	Flavier	Id.	Cultivateur . . .	3 juill. 1844	Théodore.
98	Id. Marianne . . .	48	Id.	Id.	Ménagère	Id.	Id.
99	Id. Victorine . . .	45	Id.	Id.	Id.	Id.	Id.
100	JACOB.	"	"	Prusse.	Tailleur	"	"
104	KOENNER, Suzanne .	20	Weinheim . . .	Id.	Lingère	3 juill. 1844	Théodore.
102	Id. Hélène	48	Id.	Id.	"	Id.	Id.
103	Id. Marie.	46	Id.	Id.	"	Id.	Id.
104	KENT, James	44	Yarmouth. . .	Angleterre.	Capit. de l'Emma.	1844	"
105	HAGENDORN, Charles.	33	Saint-Amand. .	Belgique.	Négociant et cultivateur.	4 juin 1844	Auguste.

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTIARES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
						Report . .	440,486
Bon.	Une maison avec jardin	"	"	"	200	"	
	Un terrain de ville avec son frère François (pour mémoire).	"	"	"	"	"	
	Une vache et dix poules	"	"	"	20	"	
		"	"	"	220	"	220
Id.	Une maison	"	"	"	200	"	
	Trois parcelles de terre en ville en culture	"	49	44	490	"	
	Deux vaches et dix poules	"	"	"	35	"	
		"	49	44	425	"	425
Id.	Un terrain de ville défriché	"	43	44	430	"	430
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	Un terrain de ville défriché	"	45	90	458	"	458
Id.	Une maison	"	"	"	250	"	
Id.	Un terrain cultivé	"	6	87	68	"	
Id.		"	6	87	348	"	348
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	Une maison avec boulangerie et dépendances	"	"	"	800	"	
	Trois parcelles de terrain de ville	"	46	52	4,165	"	
	Quatorze vaches à lait à 45 piastres	"	"	"	240	"	
	Quatre bœufs	"	"	"	60	60	
	Huit veaux	"	"	"	64	"	
	Quarante poules et dix canards	"	"	"	30	"	
		"	46	52	2,329	"	
	Marchandises en magasin évaluées à	"	"	"	4,000	"	
		"	"	"	3,329	"	3,329
					A reporter.		445,066

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
406	HAMBITZER, Guillaume.	42	Ludokorn . . .	Prusse rhé- nane.	Maréchal serrurier	3 juill. 1844	Théodore.
407	Sa femme Gertrude . .	39	Trois-Dorp . . .	Id.	»	»	»
408	Sa fille Anna-Catherino	45	Id.	Id.	»	»	»
409	Son fils Joseph . . .	43	Id.	Id.	»	»	»
410	KARRIS, Marie . . .	48	Maychofs . . .	Prusse.	Ouvrière	22 mars 1844	Emma.
411	Id. Pierre-Joseph . .	9	Id.	Id.	»	Id.	Id.
412	KASTELEYN, Bazile . .	47	1 Maria-Lierde . .	Belgique.	Menuisier	3 juill. 1844	Théodoro.
413	Id. Émerance . . .	49	Id.	Id.	Couturière	Id.	Id.
414	Id. Louis	44	Id.	Id.	»	Id.	Id.
415	KUYLEN, Jean	47	Anvers	Belgique.	Planteur négociant	5 mars 1845	Jean Van Eyck.
416	Sa femme Vantichelt .	40	Id.	Id.	Id.	»	»
417	Sa fille Amélie	49	Id.	Id.	Id.	»	»
418	Id. Constance	24	Id.	Id.	Id.	»	»
419	Son fils François . . .	30	Id.	Id.	Id.	»	»
420	Id. Joseph	22	Id.	Id.	Id.	»	»
421	Id. Charles	46	Id.	Id.	Marin	»	»
422	LAJÉHANNIÈRE, Fréd- erick.	22	Paris	France.	Teneur de livres.	6 mars 1844	Dyle.
423	Sa femme Heine Thé- rèse.	24	Bortsheim . . .	Prusse rhé- nane.	»	»	Ville de Bruxelles,
424	Son fils Adolphe . . .	3	Santo-Tomas . . .	Amérique centrale.	»	»	»
425	Sa fille Bertha	8 mois	Id.	Id.	»	»	»
426	LEBEAU, Joseph Adol- phe.	30	Mons	Belgique.	Menuisier	6 mars 1844	Dyle.
427	LYNCH, James	34	Glasgow	Écosse.	Employé	1846	De Belize.

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTAIRES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
						Repôrt. . .	415,210
Bon.	Une maison avec boulangerie et une forge	»	»	»	800	»	
Id.	Trois parcelles de terrain de ville défrichées.	»	42	72	430	»	
Id.	Six vaches	»	»	»	90	»	
Id.	Deux veaux	»	»	»	16	»	
	Dix poules.	»	»	»	5	»	
		»	42	72	1,344	»	1,344
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»
Id.	Une maison restaurée à neuf.	»	»	»	2,000	»	
Id.	Trois parcelles de terrain défrichées en ville	»	62	36	620	»	
Id.	Hors ville une plantation en grande partie cultivée	40	34	»	6,000	»	
Id.	Quatre cases d'ouvriers à la plantation	»	»	»	004	»	
Id.	Cinquante porcs à la plantation.	»	»	»	300	»	
Id.	Six vaches.	»	»	»	90	»	
Id.	Quatre veaux.	»	»	»	32	»	
	Quinze bœufs.	»	»	»	225	»	
	Vingt-cinq poules, dix canards et douze pintades.	»	»	»	34	4	
	Un cheval.	»	»	»	50	»	
	Trois canots grés.	»	»	»	400	»	
	Marchandises en magasin.	»	»	»	4,000	»	
		40	93	36	40,554	4	40,554
Id.	Deux terrains en ville.	»	»	»	450	»	
Id.	Un cheval.	»	»	»	50	»	
Id.	Une vache.	»	»	»	45	»	
Id.		»	»	»	215	»	215
Id.	Une maison sur un terrain défriché et cultivé	»	6	»	350	»	350
Id.	Un terrain de ville à bâtir	»	24	63	240	»	240
					A reporter.		427,907

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
128	LOHAUS, Honry. . . .	31	Münster	Bavière.	Botaniste	1842	Louise-Marie
129	Sa femme.	24	Wispringen . . .	Prusse.	Ménagère	"	"
130	Sa fille Hélona . . .	3	Santo-Tomas. . .	Guatemala.	"	"	"
131	LEBON, Mathieu . . .	39	Wigny.	Belgique.	Cordonnier et tan- neur.	4 ^{er} juin 1844	Auguste.
132	Sa femme, veuve Re- noy, née Bontemps.	39	Rulles.	Id.	Ménagère	5 mars 1844	Jean Van Eyck.
133	Sa fille Romaine. . .	4	Santo-Tomas. . .	Guatemala.	"	"	"
134	LEJEUNE, Lambert. .	30	Liégo.	Belgique.	Conducteur de tra- vaux.	6 mars 1844	Dyle.
135	LECHEN, héritiers. .	"	"	"	"	"	"
136	MARCILLE, Joachim .	29	Marchiennes. . .	Belgique.	Cultivateur . . .	27 avril 1846	Comte de Flandre.
137	Sa femme	34	Id.	Id.	Ménagère	Id.	Id.
138	Son fils Auguste . . .	7	Id.	Id.	"	Id.	Id.
139	Id. Dieudonné . . .	4	Santo-Tomas. . .	Amérique centrale.	"	"	"
140	MONTE Agudo	"	"	Id.	"	"	"
141	MARGUERITO, José .	"	"	Id.	"	"	"
142	MOREAU, Jean-Joseph.	26	Rossignol. . . .	Belgique.	Menuisier	12 mars 1844	Emma.
143	Sa fille Camille-Romai- ne.	2	Santo-Tomas. . .	Amérique centrale.	"	Id.	"
144	MARCISSO, Gonzalés .	27	Brava. (Ile du Cap-Vert.)	Portugal	Marin.	24 mars 1844	Rembrandt.
145	FESCH, Mathieu-Léo- pold.	40	Metternich . . .	Prusse.	"	22 mars 1844	Emma.
146	FANNECOECK, Léopold	46	Hofstade. . . .	Belgique.	"	3 mars 1844	Jean Van Eyck.
147	FRIEM, Severin. . . .	26	Pollaere	Id.	Cultivateur . . .	22 mars 1844	Emma.

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTIARES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
					Report. . .		127,907
Bon.	Unè maison	»	»	»	350	»	
Id.	Deux terrains de ville défrichés et cultivés	»	33	60	235	»	
Id.	Deux vaches, un veau et dix poules	»	»	»	43	»	
			33	60	628	»	628
Id.	Une maison avec tannerie et jardin bien cultivé	»	»	»	700	»	
Id.	Un terrain de ville cultivé	»	44	5	440	»	
Id.	Dix poules	»	»	»	5	»	
			44	5	845	»	845
Id.	Une maison	»	»	»	200	»	
	Deux terrains défrichés	»	36	87	360	»	
			36	87	560	»	560
»	Une parcelle.	»	33	52	335	»	335
Convaless- cent.	Une maison avec jardin très-bien cultivé	»	»	»	200	»	
Bon.	Un terrain de ville défriché	»	40	37	400	»	
Id.	Hors ville une petite plantation en rapport.	5	»	»	200	»	
Id.	Dix poules et une vache	»	»	»	20	»	
		5	40	37	820	»	820
»	Une parcelle.	»	44	47	412	»	412
»	Une parcelle.	»	40	46	402	»	402
Id.	Un terrain de ville défriche	»	26	37	260	»	260
Id.							
Id.	Un terrain à bâtir en ville	»	8	30	80	»	80
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»	»
Maladif, rachitique.	. . . . .	»	»	»	»	»	»
Bon.	Une maison avec jardin bien cultivé	»	»	»	390	»	
	Deux parcelles de terrain de ville.	»	49	49	490	»	
	Vingt poules.	»	»	»	40	»	
			49	49	590	»	590
					A reporter. .		432,209

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
148	OZORIO	•	•	•	•	•	•
149	FRIEM, Judocus. . . .	23	Pollaere	Belgique.	Cultivateur	22 mars 1844	Emma.
150	Id. Jeanne	19	Id.	Id.	Servante	Id.	Id.
151	Id. Philomène	9	Id.	Id.	•	Id.	Id.
152	Id. Jean-Baptiste . . .	13	Id.	Id.	•	Id.	Id.
153	POSCH.	•	•	•	•	•	•
154	POSSOZ	30	Gand	Belgique.	Négociant	novemb. 1849	•
155	PLATINCK, Louis	38	Exaerde	Id.	Cultivateur	3 juill. 1844	Théodore.
156	Sa femme Roels, Séraphine.	26	Maria-Lierde. . . .	Id.	Laitière	•	•
157	PARFONDEVEAUX (Ve), née Thérèse Mathieu.	36	Marche	Id.	Couturière.	23 mai 1844	Karel.
158	ROHR	37	Glabach	Prusse.	Horticulteur et botaniste.	8 juin 1844	Louise-Marie
159	ROTH, Henri.	47	Boom	Id.	Cordonnier.	5 mars 1844	Jean Van Eyck.
160	RENOY, Franç.-Joseph.	31	Monplarichaux.	Belgique.	Charron.	5 mars 1844	Jean Van Eyck.
161	SCHIEFFERS	35	•	Prusse.	Tourneur	1848	Léopold.
162	Sa fille.	8	Id.	Id.	•	Id.	Id.
163	Id.	5	Id.	Id.	•	Id.	Id.

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTIARES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
						Report. . .	132,209
o	Une parcelle.	»	9	25	92	»	92
Bon.	Deux terrains de ville défrichés et cultivés.	»	34	72	345	»	345
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»
Id.	. . . . .	»	»	»	»	»
Id.	Une parcelle.	»	45	»	450	»	150
Id.	Une parcelle.	»	45	»	450	»	150
Id.	Une maison.	»	»	»	200	»	
Id.	Six vaches, quatre veaux, deux porcs et vingt poules	»	»	»	442	»	
	Deux terrains de ville défrichés.	»	43	54	435	»	
		»	43	54	747	»	747
Id.	Une maison avec cuisine en planches et jardin.	»	»	»	300	»	
	Un terrain de ville défriché.	»	4	03	45	»	
	Dix poules	»	»	»	5	»	
		»	4	15	350	»	330
Id.	Une maison avec un jardin bien cultivé.	»	»	»	400	»	
	Quatre vaches, un veau et quinze poules.	»	»	»	75	½	
	Un terrain cultivé en ville	»	44	06	440	»	
		»	44	»	585	½	585
Id.	Une maison	»	»	»	150	»	
	Un terrain en ville défriché.	»	5	52	55	»	
		»	5	52	205	»	205
Id.	Une maison	»	»	»	400	»	
	Trois terrains	»	45	87	456	»	
	Trois vaches et dix poules	»	»	»	50	»	
		»	45	87	606	»	606
Maladif.	Une maison	»	»	»	60	»	
Id.	Un terrain de deux parcelles en ville.	»	29	60	295	»	
Id.		»	29	60	355	»	355
					A reporter.		435,79½

NUMÉROS	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
464	SERIA	30	Honduras . . .	Amérique centrale.	Ouvrier	1848	»
465	SMITH, Jean-Mathieu.	44	Hanzen	Prusse.	Cultivateur et bou- langer.	4 ^{er} juin 1844	Auguste.
466	Sa femme Schlegens, Catherine.	40	Id.	Id.	»	»	»
467	Son fils Godefroid . .	49	Id.	Id.	»	»	»
468	Id. Nicolas	48	Id.	Id.	»	»	»
469	Id. Henri	42	Id.	Id.	»	»	»
470	Id. Frédérick . . .	6	Id.	Id.	»	»	»
471	Sa fille Marie-Cathe- rine.	14	Id.	Id.	»	»	»
472	Id. Thérèse	4	Santo-Tomas. .	Guatemala.	»	»	»
473	TACK	25	Venloo	Hollande.	Employé de bureau	4 ^{er} juin 1844	Auguste.
474	URBAIN, Marie-Célest. (Orpheline.)	42	Freux	Belgique.	Servante	Id.	Id.
475	Id. Marie-Joseph . (Orphelin.)	8	Id.	Id.	»	Id.	Id.
476	VANDERHAEGEN, Mo- deste.	42	Audenhove . . .	Belgique,	Cultivateur	5 mars 1844	Jean Van Eyck.
477	VREUCOP, Marie . . .	49	Tintigny	Id.	Ménagère	Id.	Id.
478	Id. Rodolphe	48	Gerouville . . .	Id.	»	Id.	Id.
479	Id. Joseph	46	Sainte - Marie- Etable.	Id.	»	Id.	Id.
480	Id. Charles	44	Gerouville . . .	Id.	»	Id.	Id.
481	Id. François.	44	Id.	Id.	»	Id.	Id.
482	VANDERSTADT, veuve	58	Roosendael . . .	Hollande.	»	»	»
483	Son fils Pierre	49	Sleinbergen. . .	Id.	»	»	»

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTIARES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
						Report. . .	135,794
Bon.	Un terrain en ville	"	8	35	83	"	83
Id.	Une maison couverte en tuile de Belgique	"	"	"	4,000	"	
Id.	Quatre terrains de ville défrichés	"	74	44	746	"	
Id.	Hors ville une plantation commencée.	28	75	"	300	"	
Id.	Cinq vaches, trois veaux, quatre porcs, un taureau et vingt-cinq poules.	"	"	"	158	4	
Id.	Quatre dindons à 42 réaux	"	"	"	6	"	
Id.	Un cheval, une mule de charge.	"	"	"	400	"	
Id.	Une charrette et trois canots grésés	"	"	"	400	"	
Id.	Marchandises, genièvre, vins et bière.	"	"	"	500	"	
		29	49	44	2,909	4	2,909
Id.	Deux parcelles de terrain de ville.	"	24	64	245	"	
	Un cheval.	"	"	"	50	"	
	Un canot grésé	"	"	"	40	"	
		"	24	64	335	"	335
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	. . . . .	"	"	"	"	"
Id.	Une maison avec dépendances	"	"	"	400	"	
	Deux parcelles de terrain en ville cultivés.	"	35	50	355	"	
	Deux vaches et un veau.	"	"	"	38	"	
	Vingt poules.	"	"	"	40	"	
		"	35	50	803	"	803
Id.	Une maison.	"	"	"	400	"	
Id.	Un terrain de ville cultivé.	"	7	38	70	"	
Id.	Une vache.	"	"	"	15	"	
Id.	Dix poules.	"	"	"	5	"	
Id.		"	7	38	490	"	490
Id.	Une maison	"	"	"	150	"	
Id.	Un terrain de ville en culture	"	7	2	70	"	
	Une vache.	"	"	"	15	"	
	Dix poules.	"	"	"	5	"	
		"	7		240	"	240
					A reporter.		440,634

NUMÉROS.	NOMS ET PRÉNOMS.	AGE.	LIEU DE NAISSANCE.	NATIONALITÉ.	PROFESSION.	DATE DE L'ARRIVÉE.	PAR LE NAVIRE.
184	VANGHELUWE. . .	30	Lichtervelde. .	Belgique.	Maçon.	22 mars 1844	Emma.
185	VANDEGEHUCHE. .	43	Paris	France.	Ingénieur	Id.	Id.
186	VANDEBERGHE, Ca- roline.	44	Essche - Saint- Lievin.	Belgique.	Cuisinière. . . .	»	»
187	Id. Catherine . .	44	»	»	»	»	»
188	VANDERSNICK . . .	40	Grammont . . .	Belgique.	Curé	Mars 1849	Orline.
189	VAN REUSCHENVELDE	51	Godveerdegem .	Belgique.	Cultivateur . . .	30 avril 1845	Eugène.
190	Sa femme Nathalie . .	50	Everbecq. . . .	Id.	»	Id.	Id.
191	Sa fille Sophie . . .	13	Id.	Id.	»	Id.	Id.
192	Son fils Henri . . .	8	Id.	Id.	»	Id.	Id.
193	Id. Hubert	22	Id.	Id.	»	Id.	Id.
194	VERDET	45	Malte.	Possession anglaise.	Marin et charpen- tier.	1848	»
195	VIDAL, Domingo . . .	34	Brava. (Ile du Cap-Vert.)	Portugal.	Id.	24 mars 1844	Rembrandt.
196	WILTNER, Antoine . .	»	»	Prusse.	Conducteur de tra- vaux.	4 ^{er} juin 1842	Louise-Marie
197	WELTZ, André . . .	54	Ratheim	Id.	Boulangier. . . .	5 mars 1844	Jean Van Eyck.
198	Sa femme Betten, Ma- rie.	54	Id.	Id.	»	»	»
199	Son fils Frédéric . . .	21	Id.	Id.	»	»	»
200	Id. Jacques	47	Id.	Id.	»	»	»
201	Id. Herman	44	Id.	Id.	»	»	»
202	Id. Antoine	42	Id.	Id.	»	»	»
203	Sa fille Marie-Catherine	45	Id.	Id.	»	»	»
204	WELSCH	»	Belize.	»	Négociant.	»	»

ÉTAT SANITAIRE.	PROPRIÉTÉS.	HECTARES.	ARES.	CENTAIRES.	VALEUR.		TOTAL.
					PIASTRES.	RÉAUX.	
						Report. . .	440,654
Bon.	.....	"	"	"	"	"
Id.	Hors ville 20 lots de communauté donnant.	400	"	"	2,000	"	2,000
Id.	.....	"	"	"	"	"
Id.	.....	"	"	"	"	"
Id.	.....	"	"	"	"	"
Id.	Une maison avec étables et dépendances.	"	"	"	200	"	
Id.	Quatre parcelles de terre de ville.	"	73	28	738	"	
Id.	Quatre vaches et deux veaux.	"	"	"	76	"	
Id.	Vingt poules.	"	"	"	40	"	
Id.	Une case sur un terrain de ville en culture.	"	48	48	250	"	
		"	94	76	4,274	"	4,274
Id.	Une maison.	"	"	"	60	"	
	Un terrain de ville	"	3	8	30	"	
	Une goëlette de 45 tonneaux en construction.	"	"	"	600	"	
		"	3	8	690	"	690
Id.	Un terrain.	"	3	"	30	"	30
Id.	Une maison	"	"	"	400	"	
	Deux terrains de ville.	"	37	45	380	"	
		"	37	45	780	"	780
Id.	Une maison avec boulangerie.	"	"	"	450	"	
Id.	Trois parcelles de terrain de ville.	"	37	45	380	"	
Id.	Trois vaches.	"	"	"	45	"	
Id.	Deux veaux	"	"	"	46	"	
Id.	Un cheval et deux charrettes.	"	"	"	470	"	
Id.	Cinquante poules.	"	"	"	25	"	
Id.		"	37	45	4,086	"	4,086
Id.	Deux maisons	"	"	"	4,000	"	
	Une parcelle de terrain.	"	5	40	55	"	
		"	5	40	4,055	"	4,055
					TOTAL. . .		447,609

ANNEXE B.

État des marchandises et objets d'alimentation importés dans les magasins de la direction coloniale de Santo-Tomas de Guatemala, pendant l'année 1849.

MARCHANDISES.	PROVENANCE.	COLIS.	NOMBRE.	Observations.
Armes	Belgique	Caisses	5	
Aiguilles	Belize.	Boîtes	2	
Id.	Id.	"	5,000	
Accordéons	Belgique	Caisse	1	
Allumettes phosphoriques	Belize.	Grosses	12	
Biscuits.	Id.	Barils	32	
Id.	New-York	Id.	6	
Bas	Belize.	Douzaines	4	
Bouchons	Id.	Pièces	1,000	
Balais	Id.	Douzaines	6	
Brosses	Belgique	Panier	1	
Boutons	Belize.	Grosses	11	
Bière	Id.	Bouteilles	2,386	
Id.	Belgique	Id.	648	
Bougies	Belize et New-York.	Caisses	6	
Beurre	"	"	"	<i>Pour mémoire.</i>
Cordonnets	Belize.	Grosses	7	
Clous	Belgique	Barils	90	
Id.	Belize.	Id.	1	
Couverts de table	Belgique	Douzaines	6	
Canifs	Belize.	Id	11	
Ciseaux	Id.	Id.	12 $\frac{1}{4}$	
Couleurs	Belgique	Boîtes	56	

MARCHANDISES.	PROVENANCE.	COLIS.	NOMBRE.	Observations.
Chandelles	Belize.	Caisses	13	
Id.	Id.	Id.	8	
Conserves.	Id.	Id.	2	
Chemises rouges.	Id.	Balles.	1	
Id. confectionnées, cravates et bretelles.	Belgique	Caisses	3	
Chemises confectionnées, coton.	Id.	Id.	1	
Cordes	Id.	Livres	442	
Cristaux.	Id.	Caisses	5	
Café	Belize.	Livres	5,054	
Chaussure	Id.	Paires	118	
Id.	Belgique	Id.	351	
Cuir secs.	Honduras.	Pièces	116	
Cadres dorés	Id.	Caisse.	1	
Chaines de fer.	Belize.	Quintaux	30	
Capsules	Id.	Grosses	2	
Drap	Belgique	Ballot.	1	
Dés à coudre	Belize.	Grosse	1	
Épingles	Id.	Id.	4	
Faïence.	Id.	Panier	1	
Id.	Belgique	Caisse	15	
Farine	Belize.	Barils.	186	
Id.	Ysabal	Id.	60	
Fromage de Hollande	Belgique	Caisses	39	
Frigoles.	Belize.	Barils.	4	
Fil à coudre.	Id.	Grosses	13 $\frac{1}{2}$	
Fonte de fer.	Id.	Livres	675	
Fer	Id.	Id.	322	
Fournitures de bureau	Belgique	Caisse.	2	
Graisse	Belize.	Barils.	17	
Genièvre	Belgique	Caisses	50	

MARCHANDISES.	PROVENANCE.	COLIS.	NOMBRE.	Observations.
Genièvre	Belgique . . .	Dames-Jeannes	170	
Graisse	Belize.	Barils.	11	
Glaces	Belgique . . .	Caisse.	1	
Goudron	Belize.	Barils.	3	
Hameçons.	Id.	"	1,000	
Huile à brûler.	Id.	Baril	1	
Id.	Id.	Litres.	1,370	
Huile fine	Id.	Bouteilles. . .	36	
Haches	Id.	Douzaines . .	3	
Habillements	Belgique . . .	Ballot.	1	
Id.	Id.	Caisses	6	
Indigo.	Ysabal	Surons	4	Exporté à Anvers
Jaconas	Belgique . . .	Caisse.	1	
Jambons	Belize.	"	12	
Limes à scies	Id.	Douzaines . .	4	
Linge de table, mouchoirs . . .	Belgique . . .	Caisse.	1	
Manufacture	Id.	Balles.	12	
Id.	Honduras. . .	Id.	10	
Id.	Belize.	Id.	12	
Moutarde	Id.	Bouteilles. . .	48	
Médicaments	Id.	Boîtes.	4	
Mercerie	Belgique . . .	Caisse.	1	
Mocassins.	Belize.	Paires	96	
Maïs	Id.	Sacs	10	
Machette	Id.	Douzaines . .	20	
Mousseline	Belgique . . .	Caisse.	1	
Noix de muscade	Belize.	Livres	5	
Oignons.	Id.	Baril	3	
Id.	New-York . .	Id.	1	
Peignes et crayons	Belgique . . .	Caisse.	1	

MARCHANDISES.	PROVENANCE.	COLIS.	NOMBRE.	Observations.
Porc salé	Belize.	Barils.	88	
Poudre	Id.	Id.	22	
Poivre	Id.	Livres	315	
Pommes de terre	Id.	Barils.	3	
Piano	Belgique	"	1	
Plomb	Belize.	Sacs	18	
Pommade	Id.	Pots	4	
Porcelaine	Belgique	Caisse.	1	
Id.	Belize.	Id.	5	
Papier à écrire	Id.	Id.	1	
Pointes de Paris.	Belgique	Id.	1	
Quincaillerie	Id.	Id.	1	
Rubans	Belize.	Grosses	7	
Rhum	Id.	Galons	160	
Rasoirs	Id.	Douzaine	1	
Riz	Id.	Litres.	1,188	
Savon à laver	Id.	Livres	3,632	
Savon de toilette	Belgique	Caisse.	1	
Sellerie	Id.	Id.	2	
Salsepareille	Honduras.	Livres	95	
Serrurerie, harnais	Belgique	Caisse.	9	
Sucre	Belize.	Livres	2,520	
Sucre de Havane	Id.	Caisse.	2	
Sucre	Belgique	Barils.	60	
Soieries.	Id.	Caisse.	1	
Sel	Belize.	Livres	6,100	
Id.	Ysabal	Sacs	8	
Id.	Belize.	Barils.	2	
Sardines	Id.	Boites.	22	
Sceaux	Id.	"	12	

MARCHANDISES.	PROVENANCE.	COLIS.	NOMBRE.	Observations.
Scies de long	Belize.	n	2	
Sirop	Belgique	Dames-Jeannes	4	
Toile blanche	Id.	Ballots	7	
Toile bleue	Id.	Id.	2	
Toile à voile	Belize.	Id.	1	
Thé.	Belgique	Caisses	2	
Térébenthine (huile de)	Belize.	Dames-Jeannes	4	
Tabac.	Id.	Livres	200	
Id.	Honduras.	Surons	34	
Tapis	Belgique	Caisse.	1	
Verreries, verres à vitre.	Id.	Id.	113	
Vinaigre	Belize.	Barils.	3	
Vin de Bordeaux.	Id.	Bouteilles.	132	
Id.	Belgique	Id.	2,560	
Vin de Champagne	Id.	Id.	156	
Vin de Catalan	Belize.	Pipe.	$\frac{1}{2}$	



ANNEXE C.

Décret du 20 avril 1851. (Bulletin n° 5.)

L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE DE L'ÉTAT DE GUATEMALA,

Considérant que la prospérité de l'État va toujours en raison de son commerce, et que celui-ci augmente en proportion qu'il rencontre des communications faciles et rapides; que les routes de l'État de Guatemala ont toujours été et sont encore mauvaises; qu'en même temps, ce ne serait pas une chose difficile que de rendre navigables les fleuves et praticables les chemins de l'intérieur;

Désirant faire un pas très-important pour rendre les populations riches, civilisées et heureuses,

A trouvé bon de décréter et décrète :

ART. 1^{er}. Le pouvoir exécutif est autorisé à contracter la construction d'un chemin à voitures dans la direction qu'il juge la plus facile de cette ville, jusqu'au point que sera possible la navigation vers les côtes du Nord; d'un autre chemin de cette ville au port d'Ystapa, et négocier la construction des ouvrages nécessaires pour le rendre facilement praticable; un autre chemin vers la frontière du Mexique avec un bras sur le port de Ocos.

ART. 2. Le Gouvernement est en même temps autorisé à contracter pour la navigation à vapeur sur les fleuves et lacs de l'État et l'ouverture des canaux qui puissent la faciliter.

ART. 3. Il pourra faire les frais de reconnaissance des terrains et des eaux par où on pourra ouvrir les chemins et pratiquer la navigation.

ART. 4. Dans les contrats de navigation il pourra concéder aux entrepreneurs un privilège exclusif pour un nombre d'années déterminé qui sera d'autant plus grand que la navigation se rapprochera de la capitale.

ART. 5. Dans les contrats de construction de chemins il pourra offrir un intérêt sur le capital dépensé jusqu'à son remboursement, et après une perception de péage pour un nombre d'années qui suffise pour rémunérer et indemniser les entrepreneurs. Il pourra aussi permettre que pendant un temps déterminé les entrepreneurs jouissent du droit exclusif d'établir des voitures de transport, la coupe et extraction exclusive des bois par les ports par où se dirigent les chemins pour un temps limité.

ART. 6. Le Gouvernement pourra entrer en négociation pour ces contrats, quand même l'entreprise ne s'étendrait qu'à une partie des chemins ou des travaux mentionnés.

ART. 7. Les contrats qu'il fera seront soumis à la ratification du corps législatif.

ART. 8. S'il ne se présentait pas d'entrepreneurs, le Gouvernement fera pour son compte les ouvrages mentionnés selon que les circonstances le permettront, ainsi que les fonds qui y sont destinés, mais en accordant la préférence dans l'ordre suivant : 1° le chemin et travaux d'Ystapa; 2° celui de cette ville aux ports du Nord; 3° celui qui doit conduire à la frontière du Mexique et au port de Ocos.

ART. 9. On assigne pour fonds destinés aux chemins les $\frac{4}{5}$ de la somme des neuvièmes et produit de la contribution des dîmes, et le $\frac{1}{4}$ de la communauté des villages.

ART. 10. Pour faciliter la réalisation de ces travaux, le Gouvernement pourra, moyennant

une indemnisation préalable, faire passer les chemins sur les propriétés particulières ; obliger en payant le salaire accoutumé les populations dans le territoire desquelles ils passent et celles qui n'en sont pas éloignées de plus de 5 lieues à travailler aux chemins. Il pourra également consacrer à cet effet les condamnés aux travaux publics, mais non en dehors du département dans lequel ils doivent exécuter leur temps.

Donné à Guatemala, le 20 avril 1854.

ANNEXE D.

Décret du 21 avril 1854. (Bulletin n° 37.)

Routes.

MINISTÈRE GÉNÉRAL DU SUPRÊME GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DE GUATEMALA.

Pour autant que l'assemblée législative de l'État a trouvé bon de décréter et le conseil représentatif de sanctionner ce qui suit :

L'Assemblée législative de l'État de Guatemala, considérant que l'épuisement du trésor ne permet pas au Gouvernement d'ouvrir lui-même des chemins, de construire des ponts et autres ouvrages d'utilité publique : que cette classe d'entreprises produit un meilleur résultat confiées à une compagnie d'actionnaires ; mais que pour les exciter et leur donner une garantie des sommes qu'ils doivent y consacrer, il est nécessaire également que le Gouvernement établisse des bases générales pour assurer leur réalisation, a trouvé bon de décréter et décrète :

ART. 1^{er}. Chaque fois que le Gouvernement recevra des propositions particulières pour la restauration des chemins et ponts de l'État, il pourra les accepter par lui-même si le corps législatif n'était pas réuni sans devoir les faire ratifier, pourvu que l'intérêt n'excède pas 25 p. % du capital consacré à l'entreprise et que le droit de péage et de transit qui sera imposé ne soit pas plus élevé que celui nécessaire aux réparations et à couvrir l'intérêt et le vingtième du capital. annuellement.

ART. 2. La disposition contenue dans l'article précédent est, et s'entend pour les chemins qui existent déjà ; car s'il s'agit d'un chemin entièrement neuf et qui ne doit être pratiqué que par ceux qui veulent y passer volontairement, alors le gouvernement est libre de stipuler les conditions de l'entreprise.

ART. 3. Quant à celles qui se présentent pour faire des améliorations et des travaux dans les ports habilités par le Gouvernement national, il pourra disposer de 2 p. % des droits maritimes, qui appartiennent à l'État, en négociant son remboursement par le Gouvernement national, avec lequel il traitera l'affaire.

ART. 4. Chaque fois que l'on présentera au Gouvernement des propositions sur quelque œuvre publique d'une autre nature, comme des fontaines, etc., par entreprises pou

compte de particuliers, il pourra également traiter sans attendre la ratification du corps législatif s'il n'était pas réuni; et s'il n'est pas nécessaire d'accorder quelque privilège qui excède 20 ans.

ANNEXE E.

Décret du 23 avril 1836.

Chemin de Gualan à Santo-Tomas.

L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE DE L'ÉTAT DE GUATEMALA,

Considérant : que l'amélioration des chemins qui se dirigent vers la côte du Nord doit avoir une influence sur le progrès et l'augmentation du commerce et par conséquent sur la richesse publique, que le transport des effets de commerce tel qu'il se fait aujourd'hui par le chemin d'Ysabal, est très-difficile et coûteux en même temps; que le débarcadère sur ce point est peu commode et seulement accessible à de petits navires, tandis que la baie de Santo-Tomas offre toute sécurité aux bâtiments et mouillage pour un grand nombre et de fort tonnage; prenant en considération que jamais il ne sera utile au gouvernement d'entreprendre lui-même des travaux tels que la construction des chemins et des établissements nécessaires au port de Santo-Tomas dont on parle,

A trouvé bon de décréter et décrète :

ART. 1^{er}. Le pouvoir exécutif est autorisé à contracter avec un particulier, ou une compagnie, l'ouverture du chemin qui, de Gualan, va à la baie de Santo-Tomas.

ART. 2. Il est également autorisé à contracter d'accord, avec le gouvernement national, la construction de casernes, des fortifications et des magasins dans le même port.

ART. 3. Il pourra accorder à l'entrepreneur les avantages qu'il est autorisé à offrir, tel que le droit de péage pour un temps stipulé, et la propriété des terres vagues dans l'extension convenable.

ART. 4. Le Gouvernement sollicitera, au nom de l'assemblée du congrès fédéral, la translation de la douane d'Ysabal au port de Santo-Tomas, en laissant en même temps à Ysabal les fonctionnaires nécessaires à un port mineur.

Donné à Guatemala, le 23 avril 1836.

ANNEXE F.

Décret du 30 avril 1836.

L'assemblée, désirant que le port de Santo-Tomas se peuple, et dans l'intention d'atteindre ce but, a trouvé bon de décréter :

ART. 1^{er}. Chaque famille qui ira s'établir dans le port de Santo-Tomas obtiendra en pleine propriété un terrain de 1,000 vares (carrées) de chaque côté, et sera en outre pendant 20 ans exempté de toute contribution directe ou indirecte.

ART. 2. Le pouvoir exécutif veillera à ce que, par le moyen de ses agents, on effectue la répartition des terres dont parle l'article précédent.

Qu'on le communique au corps représentatif pour la sanction.

Guatemala, 30 avril 1836.

ANNEXE G.

*Projets de routes du port de Santo-Tomas à la Montagua, par le capitaine DORN.***I. — Projet de route pour bêtes de somme.**

Par son arrêté du 10 mai dernier, Son Excellence M. le Président de la République a décrété l'ouverture d'une route pour bêtes de somme de Santo-Tomas à la Montagua, et le Gouvernement, désirant consacrer immédiatement des fonds pour la prompt exécution de cette utile voie de communication, demande par lettre du 26 dudit mois, quel serait le montant de la dépense à faire pour atteindre ce but.

Un premier devis dressé par suite d'une reconnaissance faite en février et mars derniers a déjà été soumis à l'appréciation du Gouvernement, mais le montant de ce devis fait pour une route carrossable doit nécessairement s'élever bien au delà de la dépense à faire pour une simple route pour mules de charge. En effet, la tranchée dans la futaie pourra être réduite à une largeur de 25 mètres (30 vares) au lieu de 30 mètres (60 vares); les fossés latéraux ne seront ouverts que là où besoin sera; la voie de parcours, toujours de 8 mètres (10 vares) de largeur, ne devra pas être strictement purgée de toutes les souches ou racines faisant obstacle dans sa largeur; l'empierrement, cette partie si dispendieuse de la construction d'une route carrossable, n'exigera pas, dans le cas dont il s'agit, la même largeur ni la même épaisseur de couche pour assurer le pas de la mule et affermir le sol.

L'étendue de beaucoup de lacets ou rampes en zigzags au passage de quelques déclivités ou peu prononcées, pourra également être bien réduite, etc. De tout cela il résulte, on le comprend bien, une grande différence. C'est ce qui ressortira de la comparaison du présent devis avec celui établi antérieurement et dont le montant s'élève à piastres 48,000.

Description générale des travaux.

La construction de la route comportera les travaux suivants :

Construction de ranchos. — On n'entend parler ici que de ceux qui devront par la suite servir d'abri aux arriéros et aux voyageurs. On les construira avec solidité aux divers points convenables.

Ouvrir la tranchée. — Sur toute la largeur de la voie de parcours, les arbres devront être abattus à ras de terre, autant que faire se pourra, mais sur les côtés de la route, il suffira d'employer la méthode la plus expéditive, qui consiste souvent à pratiquer les entailles aux nœuds des troncs. La voie de parcours seulement sera débarrassée des branchages qu'on brûlera ou qu'on transportera sur les côtés.

Terrassements, fossés, rampes. — Des fossés seront ouverts partout où besoin sera ; la route sera entaillée en quelques points dans le flanc de la montagne, les terres jetées en remblais sur la voie ; les inégalités convenablement raccordées ; les accotements un peu abaissés ou taillés, afin que tous ces remblais divers, régalez vers l'axe de la voie, forment une convexité assez prononcée pour que les eaux pluviales s'écoulent directement par les côtés.

Lorsque la déclivité du terrain sera de plus de $\frac{1}{5}$, il conviendra de pratiquer des rampes, et cela ordinairement en zigzags, raccordées par des paliers horizontaux. Elles seront entaillées dans le terrain et leur profit transversal ne différera guère du profil général. Les fossés, surtout ceux longeant les rampes, devront déverser les eaux au loin par des fossés de dégagement.

Ponts. — Le tracé présenté traversera perpendiculairement les divers cours d'eau que l'on rencontre ; tous sont guéables. Lors des grandes pluies, il y a cependant des moments d'interruption de quelques heures ou de quelques jours.

Quant aux ravins et quebradas à franchir, on établira de simples ponts de bois en troncs choisis parmi les essences les plus résistantes, en sorte qu'on pourra répondre d'une durée de plusieurs années. Les ponts, ordinairement d'une largeur unique, auront une largeur de 4 mètres (3 varas).

Quelques ravins pourront être comblés. Les gués ont tous un fond de gravier.

Empierrement. — L'ouverture de la tranchée permettra au soleil de sécher promptement la route à la suite de chaque averse. Il existe cependant quelques points d'un terrain d'argile grasse, qui, lors des pluies, pourraient s'embourber, d'autres où le pied des mules ne serait pas assez assuré. Dans tous ces cas, on empiera la voie sur 2 mètres 50 (3 varas) de largeur, soit en gravier de rivière, soit en pierraille roctée à proximité.

Métrage. — Le développement du tracé est de 30,000 varas, environ 23,000 mètres.

Tranchée à ouvrir, ou arbres grands et petits à couper : longueur 23,000 mètres, largeur 25 mètres = 623,000 mètres carrés ou 62 hectares.

Terrassements : 30 fossés à ouvrir, soit 20,000 mètres cubes.

Fossés, rampes : déblais et remblais divers 3,000.

Régaler : régaler sur tout le développement 23,000.

Ponceaux : environ 20 ponceaux de 20 journées, chaque.

Empierrement : développement environ 3,000 mètres.

Détails de prix.

N° 1. Abatage d'un hectare d'arbres gros et petits, à la hache, surveillance comprise	Piastres 35 00
N° 2. 1 mètre courant de fossé (0 ^m ,60 sur 0 ^m ,40)	0 05
N° 3. 1 mètre cube de déblais à jet de pelle	0 60
N° 4. 1 mètre courant de régalinge de la chaussée.	0 01
N° 5. 1 ponceau demandant environ 20 journées de travail, soit	15 00
N° 6. 1 mètre cube de gravier ou pierraille, rocté, transporté en place et régalingé	4 00

Estimation.

MONTANT DE LA DÉPENSE POUR			
	UNE BONNE ROUTE FINE.	UNE PICADURE ASSEZ PRATICABLE.	
N° 1. 62 hectares, 50 abatages d'arbres	30 00	2,187 50	1,500 00
2. 20,000 mètres cubes de fossés, à	» 05	1,000 00	300 00
3. 5,000 mètres cubes de remblais divers, à.	» 60	3,000 00	500 00
4. 25,000 mètres courants de régalinge, à	» 01	250 00	»
5. 20 ponceaux, à	15 00	300 00	100 00
6. 1,200 mètres cubes de gravier, à.	<u>1 00</u>	1,200 00	400 00
Outils. 200 pelles, à	» 80 = 160 00		
150 pics hoyaux, à	» 60 = 90 00		
150 haches, à.	1 40 = 210 00		
200 machettes, à	0 40 = 80 00		
80 brouettes, à	1 50 = 120 00		
10 tombereaux, à	40 00 = 400 00		
15 mules de trait, à	25 00 = 375 00		
Harnais, etc.	<u>50 00</u>	1,385 00	100 00
		9,322 50	2,900 00
A l'ingénieur et frais imprévus		677 50	650 00
Total. piastres		10,000 00	3,550 00

Les deux sommes ci-dessus sont calculées dans l'hypothèse que tout le travail serait payé à la journée et exécuté par les colons sans le secours des prisonniers de l'État.

Toutefois, comme la première somme reconnue nécessaire pour la construction d'une bonne route dépasse celle dont le Gouvernement suprême désire disposer (environ 3,000 piastres), on a mis dans une colonne en regard la dépense à faire pour l'ouverture d'une picadure suffisante, pour le moment, au passage des mules, et l'on a à cet effet retranché divers travaux et la valeur de quelques outils ; il en résultera, il est vrai, des lacunes, mais la picadure pourra être parcourue assez facilement.

Quant au temps nécessaire pour exécuter cette construction, on pense que cinq ou six mois suffiront.

Santo-Tomas, 10 juin 1847.



II. — Projet de route carrossable suivant la ligne la plus courte.

Le tracé suivant *X, Y*, que je propose, est, à peu de chose près, sa perpendiculaire abaissée du port sur le cours de la Montagua. Il aboutira au fleuve en amont des deux grandes sinuosités que l'on y rencontre à environ deux lieues (environ 9,000 mètres) en amont du platanar un peu au delà du confluent du Ténédor.

La longueur de ce tracé sera, au plus, de quatre lieues (20,000 mètres).

Les deux extrémités de la ligne, savoir : deux lieues, à partir de la Montagua et une à partir du port, sont déjà reconnues, il ne me reste donc plus qu'à achever la jonction, et je vais me rendre sur le terrain à partir de demain. Le résultat ne pourra manquer d'être favorable à mon attente et justifier une reconnaissance que j'ai faite, à vol d'oiseau.

Le sol est généralement assez solide pour résister aux pieds des mules, cependant il faudra faire des empièvements en certains points où le terrain est humide ou susceptible de devenir boueux.

La déclivité assez régulière du sol n'exigera que fort peu de déblais et remblais (pour rampes et ravins seulement) et permet de transformer le chemin en route carrossable dès que l'on donnera la préférence au transport sur essieux sur celui à dos de mulet.

Les atagos de mules pourront faire facilement le trajet en un jour, entre le port et le débarcadère sur la Montagua ; ce qui est fort avantageux.

Des fourrages (caméotales) se trouvent sur les bords du Ténédor.

Exécution du travail en construction de la route.

Il est fort possible d'effectuer ce travail dans l'année. Il suffit de bien diviser et de bien distribuer les divers moyens d'exécution.

La proximité des magasins de Santo-Tomas permettra de pourvoir les travailleurs du nécessaire, et la picadure provisoire une fois ouverte, on pourra faire faire des transports sur tous les points de ligne et dans la même journée. Il s'ensuit que les ateliers pourront être distribués sur toute l'étendue du chemin.

Voici la description succincte des travaux dans l'ordre qu'il paraît convenir de suivre pendant l'exécution.

N° 1. Ouvrir au plutôt la picadure du tracé définitif; jalonner l'axe; faire le lever et le nivellement du terrain;

Faire à temps les commandes des vivres et outils; accorder avec les travailleurs.

N° 2. Ouvrir la tranchée dans la futaie sur une largeur de 40 mètres; déraciner les souches qui correspondent à la largeur de la voie, proprement dite (10 mètres).

Le bois une fois sec, saisir quelques beaux jours pour y mettre le feu à plusieurs reprises, afin de faciliter la production des plantes fourragères pour servir de pâturages.

N° 5. *Terrassements.* — Faire les déblais et les remblais nécessaires, en établissant les rampes, comblant les ravins et donnant à la voie le profil transversal convenable.

Construire les ponts, ouvrir les fossés, régaler.

Voici le profil de la route, tel que je le proposerais :

N° 4. *Empierrement.* — La largeur de la couche de gravier sera pour chemin de mules de 3 mètres; son épaisseur variera selon les besoins, moyenne 0^m,20. Le lit inférieur sera en grosses pierres rangées jointivement à la main, le dessus en pierrailles ou gravier; régaler.

Il est beaucoup d'endroits où il n'est pas absolument nécessaire d'empiercer le chemin, et j'estime qu'il suffira du tiers du développement total.

Les lits de rivières et des carrières voisines fourniront les matériaux.

N° 5. Établir, vers la fin des travaux, quatre cantonniers répartis sur la route, les chargeant de son entretien; c'est un système de conservation plus économique qu'on ne le penserait de premier abord; car c'est de cette manière que les petites dégradations de tous les jours sont réparées avant d'acquérir l'importance de ces fortes réparations qui exigent toujours de grandes dépenses.

Planter des bornes de kilomètre en kilomètre.

La surveillance de la route serait ensuite exercée par une personne déléguée par l'administration compétente. Cet inspecteur parcourrait la route plusieurs fois par mois.

Personnel nécessaire.

	Tracé définitif.	Ouvrir LA TRANCHEE.	Terrassement.	Empierrement.	Cantonniers.	TOTAL.
Ingénieur dirigeant les travaux	1	»	»	»	»	1
Id. adjoint	1	»	»	»	»	1
Surveillants ou chefs d'ateliers.	»	4	8	3	»	15
Bûcherons.	10	80	»	»	»	90
Terrassiers	»	»	200	25	4	229

Matériel nécessaire.

	Tracé définitif.	Ouvrir la tranchée.	Terrassement.	Empierrement.	Cantonniers.	TOTAL.
Instruments divers. (On disposera de ceux existants.)	"	"	"	"	"	"
Pelles	"	23	437	50	"	500
Pics, hoyaux.	"	50	230	20	"	300
Haches.	6	200	90	4	"	300
Machettes	12	238	130	20	"	400
Outils de quatre mineurs pour rocter . . .	"	"	"	4	"	4
Brouettes	"	"	300	"	"	300
Tomberceaux	"	"	10	30	"	40
Chevaux { de trait	"	"	20	60	"	80
{ de charge	2	8	10	"	"	20

Devis approximatif.

Avant d'avoir fait le tracé définitif du chemin, il est impossible de reconnaître la nature et la quantité exacte de divers travaux à exécuter ; mais il m'est possible, connaissant l'ensemble de ces terrains, d'asseoir les bases des calculs suivants sur des données assez approximatives pour que le résultat de ces calculs puisse être considéré comme une estimation assez près de la vérité.

N° 1. Tracé définitif, levé du plan, dispositions préliminaires, direction des travaux :			
1 ingénieur dirigeant les travaux.	2,500	2,560	
1 ingénieur adjoint	1,200	1,200	
10 bûcherons intelligents pendant 2 mois	18	360	
			4,060
N° 2. Ouvrir la tranchée dans la futaie.			
Cette futaie est une depuis Santo-Tomas jusqu'à la Montagua. Ouverte sur une largeur de 40 mètres dans la longueur de 20,000 mètres. La surface à défricher sera de : $40 \times 20,000 = 80,000$ mètres carrés = 80 hectares.			
Abattre les arbres sur ces 80 hectares ; mettre le feu à plusieurs reprises et déraciner les souches correspondantes à la voie proprement dite. — Estimation par hectare. .	60	4,800	
4 surveillants, chefs d'atelier, à 30 piastres pendant 8 mois : $4 \times 25 \times 8$	"	1,120	
			5,920
A reporter			9,980

Report			9,980
N° 3. Terrassements. — Ponts. — Fossés.			
Faire les déblais et les remblais pour profiler la route, faire les rampes, combler les ravins, jeter les ponts, ouvrir les fossés, régaler. — Estimation de ces travaux, supposés en régie si on ne trouve à accorder à la tâche.			
200 hommes pendant 6 mois, à 16 piastres par mois :			
200 × 6 × 16 =	»	19,200	
Surveillance. — 8 chefs d'ateliers intelligents pendant 8 mois, à 40 piastres par mois :			
8 × 8 × 40 =	»	2,560	
			21,760
N° 4. Empierrement.			
Admettons que le tiers de la longueur du chemin devra être empierré, c'est-à-dire 7,000 mètres.			
Si la couche est de 0 ^m ,20 de profondeur et 3 mètres de large, il faudra 1 mètre cube de pierre par 1 ^m ,70; c'est-à-dire qu'il faudra 4,118 mètres cubes pour 7,000 mètres courants.			
Admettons encore que le prix moyen du voiturage, transport et régaler, par mètre cube, soit de 1 piastre, le montant de l'empierrement sera de			
	»	4,118	
3 surveillants pendant 8 mois à 35 piastres par mois :			
3 × 8 × 35 =	»	840	
			4,958
N° 5. Matériel. — Outils. — Chevaux.			
500 pelles rondes ou carrées	0.80	400	
300 pics, hoyaux.	0.60	180	
300 haches.	1.40	420	
400 machettes	0.40	160	
4 jeux d'outils pour mineurs, pour rocter	10.00	40	
300 brouettes (dites de terrassiers)	1.50	450	
40 tombereaux (15 à 20 pieds cubes)	40.00	1,600	
80 chevaux ou mules de trait.	25.00	2,000	
20 mules de charge.	45.00	900	
			6,150
Imprévu.	»	»	5,152
Total du devis piastres.			48,000

Ce devis n'étant que provisoire, je me tiendrai prêt à en établir un définitif aussitôt que je pourrai reconnaître le terrain pas à pas, et j'y joindrai le plan, levé comme il est, dit plus haut n° 1.

Santo-Tomas, le 25 février 1847.

ANNEXE H.

Projet de route de Santo-Tomas au Mico, par le capitaine DORN.

Le projet suivant a été rédigé par ordre et sur les données de M. Blondeel, en 1846, au moment où il parlait de sommes assez considérables que l'État de Guatemala emprunterait pour faire exécuter diverses communications dans le pays ; ce projet, avec plusieurs autres, servait à fixer les idées sur les sommes à proposer.

On ne s'étonnera donc pas du montant, qui pourrait paraître un peu fort pour les 20 à 22 lieues que comporte cette route ; il est vrai qu'on peut faire des dépenses moindres pour un chemin de mules seulement, et à partir de 150,000 piastres, que je prendrai toutefois comme un *minimum*, on peut déjà obtenir le passage en bonne saison ; au delà, on songerait à faire des terrassements, des empièvements, des fossés ; on porterait la tranchée à environ 30 mètres de largeur, afin de bien assécher le sol par la circulation de l'air et le soleil, etc., etc.

Quant à certains instruments qui figurent dans ce devis, ils y ont été compris afin d'être à même de commencer à faire les triangulations du district.

Santo-Tomas, 15 octobre 1849.

J. DORN.

Projet de route de Santo-Tomas au Mico.

En mai 1845, je reçus l'ordre d'étudier le terrain et cela en partant du Pozo, pour proposer ensuite le tracé d'une communication par terre de Santo-Tomas vers l'intérieur du pays.

Je débutai par consulter quelques personnes qui avaient antérieurement parcouru une partie du terrain et dont quelques-unes avaient même ouvert des picadures. Les renseignements, et un examen préliminaire attentif de la vallée du Motagua, m'ont décidé de chercher à satisfaire, autant que possible, aux principes suivants, bases du tracé de la picadure que j'avais à étudier.

Chercher à rendre le carré horizontal en suivant une ligne approchant de la droite, sur un sol ferme, peu exposé aux inondations.

Cela posé, la picadure devait naturellement suivre le pied des montagnes, afin de se trouver quelque peu au-dessus de la nappe des eaux stagnantes qui forment de nombreuses lagunes dans la plaine et afin d'échapper en même temps aux débordements des cours d'eau, lesquels, au pied des montagnes, présentent l'avantage d'être généralement guéables.

Itinéraire du tracé proposé.

Voici la description succincte de la picadure obtenue et ouverte maintenant (1846), laquelle, en y apportant les corrections indiquées successivement, formerait le tracé que je proposerais d'adopter définitivement pour la route.

Pour traverser le boulevard des montagnes de moyenne hauteur, mais fortement accidentées, qui se soulèvent en groupes irréguliers et cernent à l'est, à l'ouest le bassin du Rio-Seco, comprenant le territoire de la ville, le tracé, partant de la ville même, se dirige au sud $\frac{1}{4}$ est suivant X. Y., franchit les cols les moins élevés et descend dans le

bassin du Río-Tenedor, qu'elle traverse à 5,000 mètres du Motagua (mesurés suivant *y. z* (*)).

Le tracé se dirige ensuite vers la pointe des Hermitañas en A. en glissant entre de nombreuses lagunes à gauche et le pied des contre-forts qui, sur la droite, vont se rattacher à ce groupe, formé de hautes montagnes qu'on ne peut songer à traverser, à moins que ce ne soit par le San-Gil où l'on n'arrive probablement que par des rampes fort roides.

Ce tracé présente quelques positions humides, mais de peu d'étendue et faciles à raffermir. Généralement le sol est ferme et presque horizontal, si l'on passe un peu à gauche pour éviter les coteaux qui se présentent par la rive droite de la Quebrada de los Cuchillos, en A¹.

Au delà de la Pana, la picadure devra subir quelques corrections d'ici à la Cuchara, en B., en tournant les hauteurs par leurs pieds, à gauche du tracé actuel.

Au delà de la Cuchara, le tracé actuel convient pendant environ deux lieues, mais pour franchir le groupe des montagnes, qui conserveront peut-être la dénomination de Bulow-Sitz, la route devra, pour franchir des cols moins élevés que ceux où passe le tracé actuel, s'approcher à environ 1,500 mètres du Motagua avant de traverser le Río del Muerto, en C.; au delà de ce Río, elle devra, pendant plus d'une lieue encore, serrer le pied des coteaux un peu plus bas que le tracé actuel, mais ensuite elle suivra ce dernier tracé presque en ligne droite et à peu près horizontalement. Pendant trois lieues le terrain est ferme et ne demandera que peu de modifications.

A partir du point D., il y a quelques coteaux à contourner en déviant le tracé actuel. On traverse aussi quelques portions de terrains humides, mais tout pourra se composer aisément jusqu'au Río del Tigre en E, où la nature du sol va changer subitement, ainsi que la végétation. C'est ici que commencent à se présenter ces coteaux de formation postérieure, qui, au pied et le long des hautes montagnes du Mico jusque vers Gualan, sont venus faire une saillie intermédiaire, formant un enchainement de collines couvertes de pins assez clairsemés. et dont le sol très-pierreux offre des traces de leur origine ignée.

Ces coteaux ne se raccordent pas toujours par des rampes douces, quelques-uns demanderont même des travaux de terrassements, mais la fermeté du sol en rachètera la dépense.

Au delà de la Trinchera en F., on peut suivre assez longtemps le tracé de la vieille picadure qui, anciennement, venait de Bodegas, sur la lagune d'Ysabal, en débouchant dans la vallée du Motagua, par le bassin transversal de la Trinchera et la Quebrada correspondante.

Cependant les terres du Mico présentent, à partir de ce point, une plaine non interrompue, et si ce n'était le sol parfois humide et les bords plus ou moins fangeux des torrents qui viennent la couper, dès à présent on pourrait y faire descendre le tracé. C'est ce qu'il convient de faire toutefois en partant du point G., car les coteaux offrent maintenant trop d'ondulations et obligeraient à suivre une ligne trop sinueuse, tout en passant par des ravins humides; dans la plaine d'ailleurs, on n'aura qu'à élever le chemin en chaussée avec les déblais provenant des fossés qui nécessairement borderont ici la route. Le tracé se dirigeant diagonalement à travers les prairies du Mico vers les coteaux H. J. se raccorderait assez bien; le sol y est très-ferme et demandera peu de travail. Ce tracé conduira au point K., où il se rencontrera avec la route venant d'Ysabal non loin du point L., où cette route va recevoir une rectification vers la Palmilla sans passer par le Pozo, comme cela a eu lieu jusqu'à ce jour (*).

(*) La traverse Y. Z. suivrait les hauteurs de la rive gauche du Tenedor et formerait l'extrémité du chemin de Santo-Tomas au Motagua : X. Y. étant la partie commune aux deux routes. Vis-à-vis existe une picadure conduisant dans le Honduras.

(*) Cette rectification a été faite en 1847 et 1848.

Le tracé actuel jusqu'en M a été ouvert en attendant qu'on sache définitivement où la nouvelle déviation vers la Palmilla prendra son origine et que je suppose présentement devant être en L.

Pour terminer la description de cet itinéraire, il convient d'ajouter que les nombreux torrents, que ce tracé rencontre, sont de peu de volume, déversent promptement leurs eaux et peuvent généralement être passés à gué. Il faudrait cependant un assez grand nombre de ponceaux : ceux-ci seront jetés sur les ravins, et quelques quebradas encaissées, et consisteront simplement en forts longerons, reposant sur deux corps morts et supportant de bons soliveaux jointifs recouverts d'un peu de terre. Il suffira de bûcherons un peu intelligents pour leur construction.

Pour construire la route suivant nos propositions, on pense qu'il conviendra d'exécuter les travaux dans l'ordre et de la manière suivante :

Ces travaux sont de trois espèces :

A. Travaux préparatoires (n° 1, 2, 3 suivants) qu'il conviendrait d'exécuter pendant la campagne de 1847.

B. Travaux d'exécution définitive (n° 4, 5, 6 et 7 suivants), qu'on pourrait commencer en décembre 1847 ou en janvier 1848, et achever en deux campagnes, selon les moyens qu'on y emploiera.

C. Travaux d'entretien (n° 8). Il convient d'organiser aussitôt l'achèvement des travaux un système d'entretien permanent.

A. Travaux préparatoires.

N° 1. Entretien et améliorer un peu, dès à présent, la picadure existante, afin que les colons et les indigènes puissent la parcourir pour leurs transactions réciproques déjà engagées et qui devront se continuer désormais (*).

N° 2. Établir immédiatement, çà et là, des planteurs sur la route afin que les voyageurs et leurs mules y trouvent des abris et de la nourriture, ce qui manque aujourd'hui totalement. Mais le but principal de ces établissements sera d'y trouver, d'ici à un an (pour la campagne de 1847, 1848 et 1849), la majeure partie des vivres nécessaires pour tel nombre de travailleurs qu'on voudra employer sur les travaux : avantage inappréciable, surtout si l'on considère combien il est difficile, dans les circonstances premières, de transporter et de conserver les vivres sur les travaux.

Donner de trois en trois ou de quatre en quatre lieues, un terrain à une famille avec les moyens nécessaires pour défricher et ensemer une certaine surface. Pourvoir régulièrement et diriger ces planteurs pendant la première année. Plus tard ils pourront vivre de leurs propres moyens.

N° 3. Exécuter le tracé définitif de la route et prendre les dispositions nécessaires pour commencer avec vigueur les travaux vers le commencement de la campagne de 1848.

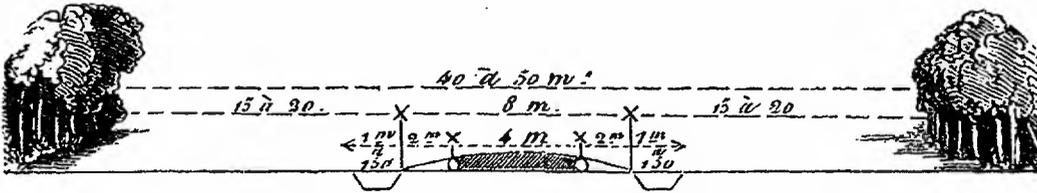
Ouvrir les piquettes de rectification ; jalonner l'axe de la route ; arrêter la distribution des ateliers ; lever le plan définitif du terrain ; faire les commandes pour les vivres, les outils, etc., nécessaires, afin que dès l'ouverture des travaux on n'ait plus qu'à les faire transporter du port aux ateliers.

Faire accord avec le personnel qu'on voudra employer sur les travaux.

(*) Pour cela il faut débarrasser les arbres tombés en travers ; élargir un peu la picadure et faire quelque ponceaux, combler quelques ravins.

B. Travaux définitifs.

N° 4. La première chose à faire, ce sera d'ouvrir la tranchée dans la futaie. Sa largeur devra être d'environ quarante mètres, mais si l'on considère que ce terrain défriché constituera précisément les futurs pâturages, on en portera la largeur à cinquante mètres. On évitera ainsi, en même temps, que la chute de quelques grands arbres tombés en travers, ne vienne embarrasser la route avec les branchages. La figure suivante indique la dimension qu'on propose de donner au profil de la route :



Abattre les arbres sur toute la largeur de la tranchée, d'abord les menus à la machette et les gros à la hache, déraciner au besoin les souches et les racines correspondantes au tablier de la route.

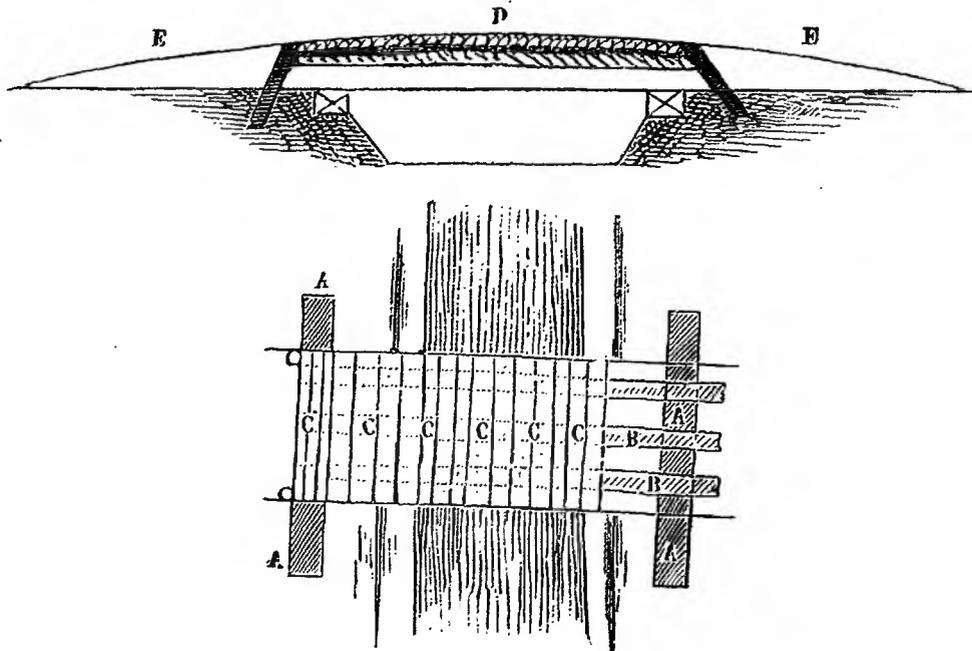
Les bois une fois secs, y mettre le feu à plusieurs reprises.

Débarrasser la voie des bois qui gêneraient le passage et les travaux.

N° 5. *Terrassement.* Faire les déblais et remblais nécessaires, établir les rampes, combler les ravins suivant un nivellement convenable. Ouvrir les fossés.

Donner à la voie le profil convenable (très-convexe), raffermir les parties des terrains qui sont humides, en les haussant avec des pierres ou des troncs d'abord durs jointifs placés transversalement et recouverts des déblais des fossés, etc... Nivelier convenablement, régaler, ouvrir les fossés partout où il sera nécessaire sur l'un ou les deux côtés en leur donnant la largeur et la profondeur que la localité exigera. Ouvrir aussi des fossés de décharge.

N° 6. Pour franchir les cours d'eau et les ravins encaissés, il faudrait construire quelques ponceaux en bois simples, faits à coup de hache seulement et disposés comme les figures suivantes l'indiquent :



Légende A. Corps morts, fortes pièces un peu dressées.

B. 4 ou 5 longerons, bois de bon choix, de 30 à 30 centimètres de diamètre, dressés en dessus et à leurs assises sur les corps morts.

C. Poutrelles de traverses; pièces de bois dur de 16 à 20 centimètres de grosseur bien dressées pour être placées très-jointivement.

D. Recouvrir ces poutrelles de terre et de gravier pris dans le torrent même.

DISPOSER LES ABORDS.

N° 7. *Empierrement de la voie.* On pense que conformément aux figures ci-dessus (du n° 4) la largeur de l'empierrement devra être de 4 mètres. Les matériaux devront être amenés des localités voisines. Les nombreux lits de torrents, quebradas et ravins, fournissent d'excellent gravier, quelquefois des pierres roulées très-dures (silex, granit, grès); d'autrefois des roches se trouvent sur le terrain même; et enfin, s'il le faut, on ouvrira des carrières que l'on rencontrera toujours dans le rayon de 2 kilomètres de distance au plus.

Border les accotements; placer des grosses pierres concassées par-dessus. Point de terre, comme il paraîtrait qu'on a l'habitude de le faire dans le pays. Plutôt y verser pour consolider un bain de chaux, qu'il est facile de se procurer le long de la route.

C. *Travaux d'entretien permanent après exécution.*

N° 8. Établir pour les six derniers mois de 1849 et afin qu'avec le 1^{er} janvier 1850 leur service puisse être continué par le Gouvernement (ou telle autre administration à qui il appartiendra); établir, disons-nous, un certain nombre de colons avec de certaines faveurs qui feraient en retour le service de cantonniers. Cette manière de procéder aurait non-seulement l'avantage de l'entretien permanent de la route, mais encore d'offrir aux voyageurs et aux mules qui parcourent la route, des abris et de la nourriture.

Chacun aurait une partie assignée à réparer et à entretenir à la suite des dégradations résultant de la fréquentation de la route ou des eaux pluviales.

Un inspecteur parcourrait la route pour veiller à ce que ces travaux de réparation se fassent exactement, et dans le cas où, par suite de pluies d'orages extraordinaires ou d'éboulements, il arriverait des dégradations majeures, il aviserait aux moyens de les réparer en accordant aux colons cantonniers une indemnité proportionnée.

Il établirait aussi des bornes milliaires pour indiquer les distances.

Personnel nécessaire.

Les travaux de construction définitifs ne pourront être tous achevés dans une même campagne (d'environ 8 mois, à cause des pluies). Il en faudrait sans doute deux; en outre, il faudra bien distribuer les travaux et les ateliers; le tableau suivant indiquera le nombre d'hommes que l'on croit nécessaire d'envoyer sur la route pour les travaux préliminaires en 1847, et ensuite pour les travaux définitifs en 1848 et 1849 :

	INGÉNIEURS.			CHEFS D'ATELIER SURVEILLANS.	BUCHERONS.	TERRASSIERS.	Observations.
	CHEF.	ADJOINT.	CONDUCTEUR.				
<i>A. Travaux préliminaires en 1847.</i>							
N° 1. Rendre plus praticable la picadure actuelle....	»	»	»	2	15	»	A la journée.
2. Six plantations à faire.....	»	»	»	6	56	»	Travail à la tâche.
3. Tracé définitif et disposition préliminaire.....	1	»	2	»	15	»	A la journée.
	1	»	2	8	66	»	
<i>B. Travaux de construction définitive en 1848 et 1849.</i>							
Ingénieurs dirigeant les travaux.....	1	4	6	»	»	»	
N° 4. Ouvrir la tranchée, etc.....	»	»	»	8	400	»	A la tâche.
5. Terrassements et fossés.....	»	»	»	20	»	700	A la journée et à la tâche.
6. Ponts.....	»	»	»	10	80	»	A la journée.
7. Empierrements.....	»	»	»	10	»	100	A la tâche.
<i>C. Travaux d'entretien en 1849.</i>							
N° 8. Cantonniers et bornages.....	»	»	1	»	»	20	
TOTAL.....	1	4	7	48	480	820	

(1849). Depuis que les travaux de coupe de mahagony chôment, il est facile de trouver des hommes, tant caraïbes qu'indiens; ce qui aurait présenté des difficultés dans le principe de notre arrivée en ce pays.

Matériel nécessaire.

On compte ici faire le dénombrement des instruments, agrès, bêtes de charge et de trait, etc., qu'on juge nécessaire afin que, par avance et à temps, on puisse en faire la commande.

	DÉSIGNATION DES DIVERS TRAVAUX.											
	1847.				1848 ET 1849.							
	N° 1.	N° 2.	N° 3.	Total	N° 4.	N° 5.	N° 6.	N° 7.	N° 8.	Usage des bûcherons.	Total.	
INSTRUMENTS.	Théodolite.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1	1	
	Boussoles grandes.....	»	»	3	3	»	»	»	»	4	4	
	Id. de poche.....	»	»	6	6	»	»	»	»	10	10	
	Niveau à lunettes.....	»	»	1	1	»	»	»	»	2	2	
	Id. d'eau.....	»	»	»	»	»	10	2	3	»	3	18
	Id. de maçons.....	»	»	»	»	»	20	10	10	»	»	40
	Chaines métriques simples.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6	6
	Id. doubles.....	»	»	5	5	»	»	»	»	»	6	6
	Cordons métriques de 20 mètres....	»	»	4	4	»	»	»	»	»	6	6
	Mires graduées.....	»	»	2	2	»	»	»	»	»	4	4
	Id. volantes.....	»	»	»	»	»	30	»	20	»	50	100

		DÉSIGNATION DES DIVERS TRAVAUX.											
		1847.				1848 ET 1849.							
		N° 1.	N° 2.	N° 3.	Total	N° 4.	N° 5.	N° 6.	N° 7.	N° 8.	à l'usage des ouvriers.	Total.	
OUTILS.	Pelles.....	10	18	»	28	50	7,000	30	200	»	»	7,280	
	Pics hoyaux.....	5	15	»	20	200	3,500	20	500	»	»	4,220	
	Haches.....	15	100	5	118	500	200	100	50	»	»	880	
	Machettes.....	60	120	40	220	1,500	200	100	100	100	»	2,000	
	Outils pour 15 mineurs pour rocter..	»	»	»	»	»	5	»	10	»	»	15	
	Id. pour 5 charpentiers-charrons.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5	5	
AGRÉS, ATTELAGES.	Tombereaux.....	»	»	»	»	»	10	»	100	»	»	110	
	Brouettes.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	620	620	
	Chevaux et mules	de trait.....	»	»	»	»	»	20	»	180	»	»	200
		de charge.....	2	5	6	10	8	11	1	4	»	10	54

Devis approximatif.

Pour établir ce devis, nous sommes privé des renseignements les plus essentiels, tant sur le rapport du degré de force, ou d'aptitude des travailleurs, que des salaires pour lesquels on pourrait traiter ; nous ne possédons pas non plus toutes les appréciations à faire sur le terrain, puisque le tracé n'est pas encore définitivement exécuté et connu ; cependant nous avons déjà acquis quelque expérience dans le pays pour oser avancer les estimations suivantes :

Tous les honoraires, appointements ou salaires comprenant les vivres, lors des commandes d'approvisionnement, il faudra les évaluer spécialement et par prélèvement sur ces salaires, etc.

On suivrait, dans ces calculs, l'ordre des travaux décrits sommairement ci-dessus, n° 1 et 2, etc.

Les outils font l'objet de calculs à part et sont estimés dans les articles spéciaux, l'un à la suite des travaux préliminaires de 1847 et l'autre à la suite des travaux de construction de 1848 et 1849.

A. Travaux préliminaires à exécuter dans la campagne de 1847.

N° 1. Entretenir et améliorer un peu la picadure existante, pour la rendre praticable dès aujourd'hui ; 15 hommes pendant 8 mois à 20 piastres par mois :

$$15 \times 8 \times 20 = \dots \dots \dots \quad \text{»} \quad \text{»} \quad 2,400$$

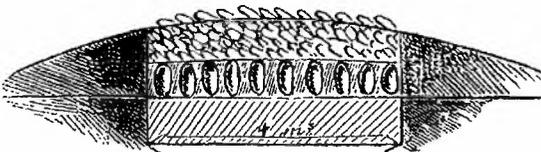
2 surveillants chefs d'ateliers, à 30 piastres :

$$2 \times 8 \times 30 = \dots \dots \dots \quad \text{»} \quad \text{»} \quad 480$$

$$\text{A reporter} \dots \dots \dots \quad \dots \quad \dots \quad \dots \quad 2,880$$

Report				2,880
N° 2. Établir six plantations de trois en trois lieues environ ; chaque plantation reviendra comme suit, pour son personnel :				
1 majordome pendant 12 mois à 25 piastres :				
1 × 12 × 25 =	"	300		
6 travailleurs bûcherons, 10 mois à 15 piastres :				
6 × 10 × 15 =	"	900		
Semences, etc.	"	10		
			1,210	
Six plantations reviennent à	"	"	"	7,260
N° 3. Tracé définitif de la route et disposition prise pour le commencement des travaux en 1848 :				
1 ingénieur, appointement pour la campagne.	"	"	1,500	
2 conducteurs, aides, etc.	600 00	"	1,200	
15 hommes pendant 6 mois sur le terrain à 20 piastres :				
6 × 15 × 20 =	"	"	1,800	
				4,500
A ajouter instruments, outils, mules :				
3 boussoles grandes	5 00	15		
6 id. de poche	1 00	6		
1 niveau à lunettes	10 00	10		
3 chaines métriques doubles.	4 00	12		
4 cordons id.	2 00	8		
2 mires graduées	3 00	6		
			87	
28 pelles	" 37	11		
20 pics hoyaux	" 25	5		
118 haches.	1 50	177		
220 machettes	" 40	88		
			281	
11 mules de charge et aparejos.	40 00	440	440	
				778
Imprévu	"	"	"	182
(On devra finir le tranchée dans la première campagne.)				
TOTAL des travaux préliminaires ou de première campagne 1847				15,600

Report			15,600
B. Travaux de construction définitifs.			
1848-1849.			
N° 4. Ouvrir la tranchée dans la futaie.			
On estime que sur un dixième du trajet total de 120,000 mètres, la tranchée n'aura pas besoin d'être ouverte, parce que les arbres y sont clair-semés, comme les pins, ou bien parce que la route traverse des savanes ou porreros ; restent 100,000 mètres sur 45 de largeur moyenne :			
Surface $100,000 \times 45 = 4,500,000$ mètr. carrés ou 450 hectares ; abattage des arbres 8/450 hectares à 25 piastres, vivres compris :			
$450 \times 25 =$	"	"	11,250
Mettre le feu à plusieurs dans les abatis :			
30 travailleurs à 15 piastres pendant le mois de mars ou d'avril :			
$30 \times 15.$	"	"	450
Désoucher la voie et couper les bois à ras :			
8 mètres de voie sur 100,000 mètres de développement donnent 80 hectares à 100 piastres l'hectare.			
	"	"	8,000
8 surveillants ou chefs d'atelier à 30 piastres pendant 8 mois au moins :			
$8 \times 30 \times 8 =$	"	"	1,900
			21,600
N° 5. Terrassements et fossés.			
Les déblais et remblais sont généralement peu volumineux et consistent principalement à profiler convenablement la voie, mais il y a aussi des ondulations à niveler, des ravins à combler, des parties humides à rehausser, et aussi des rampes à établir, régaler, estimation, déterrassements : 500 hommes pendant 2 campagnes, les 16 mois à 20 piastres. (Ce travail est plus pénible que celui des bûcherons.)			
$500 \times 16 \times 20 =$	"	"	160,000
12 surveillants ou chefs d'ateliers pendant les 16 mois à 40 piastres ; ces surveillants doivent avoir assez de connaissances spéciales pour diriger constamment les ouvriers :			
$12 \times 16 \times 40 =$	"	"	7,680
			167,680
A reporter			204,780

Report			204,780
Estimation des fossés à ouvrir. On pense que les fossés sont indispensables sur les $3\frac{1}{4}$ du développement et des deux côtés de la route il suffit d'en ouvrir un seulement.—Développement total des fossés : $3\frac{1}{4} \times 120,000 \text{ mètr.} \times 2 = 180,000$. Le profil moyen à donner à ces fossés est indiqué par la figure suivante :			
			
Surface de la section : $= \frac{1}{2} (1.70 \times 0.50) \times 0.60 = 0^m,66$. — Admettant qu'un terrassier ouvrira 3 mètres courants par jour, la terre jetée sur la voie, et que l'homme soit payé à 6 réaux par jour pour cette tâche, le mètre courant reviendrait à 2 réaux, piastres 0.25.			
Les 180,000 mètres courants reviendront à $5 = 0.25 \times 180,000 =$	"	"	45,000
Fossés de décharge, estimation.	"	"	2,000
8 surveillants ou chefs d'ateliers pendant les 16 mois à 30 piastres; pour cette surveillance il n'est pas nécessaire de trouver des hommes spéciaux :			
$8 \times 16 \times 30 =$	"	"	3,840
N° 6. Il faudra, l'on estime, 100 ponceaux dont le travail de 8 bûcherons un peu intelligents pendant 4 jours à 20 piastres par mois. Total des mois : $100 \times 8 \times 25$ piastres par mois, $4 = 128$ mètres. — 128×10 piastres	"	"	2,560
4 chefs d'ateliers à 30 piastres pendant 4 mois que pourra durer le travail :			
$4 \times 30 \times 4 =$	"	"	480
N° 7. Il y aurait deux manières de s'y prendre pour faire conduire les pierres sur la route : 1° par entreprise à tant le mètre cube ; 2° par régie, c'est-à-dire en achetant voitures, bêtes de trait, outils, etc., et en payant les journées.			
Ici il s'agit d'établir le calcul par estimation ; admettant donc que l'empierrement ait les dimensions de la figure ci-jointe :			
			
A reporter			258,660

Report			258,660
Surface de la section : $4.00 \times 0.25 = 1^{\text{m}},00$. — Volume par mètre courant : $1.00 \times 1^{\text{m}},00 \times 1^{\text{m}},00$. Volume total de l'empierrement 120,000 mètres cubes.			
Et enfin que le mètre cube de pierres (ou gravier) grosses par le bas et menues par le dessus, mais en place et régaliées, revienne, tout compris, à piast. 0-75 le mètre coutrant, les 120,000 mètres courants coûteront :			
120.000 ^{m²} \times 0.75 =	"	"	90,000
10 surveillants à 30 piastres pendant 12 mois :			
10 \times 30 \times 12 =	"	"	3,600
Et ajouter pour instruments, outils, agrès, attele- lages, etc., pour les deux campagnes de 1848 et 1849 :			93,600
INSTRUMENTS.			
1 théodolite	400 00	400	
2 chronomètres	150 00	300	
4 boussoles grandes	8 00	32	
14 id. de poche	1 00	14	
2 niveaux à lunettes.	10 00	20	
20 id. d'eau	3 00	60	
40 id. de maçon	" 30	12	
6 chaînes métriques simples	3 00	18	
6 id. id. doubles.	4 00	24	
6 cordons id. (1 ^m ,20).	2 00	12	
4 grandes mires.	3 00	12	
100 mires volantes.	" 10	10	
			914
OUTILS.			
17,080 pelles.	" 37	2,620	
3,720 pioches	" 25	920	
800 haches	1 50	1,200	
1,750 machettes.	" 40	700	
5 jeux d'outils pour cinq mineurs	10 00	50	
5 id. pour cinq ouvriers en bois	20 00	100	
			5,600
A reporter			6,514
			252,260

Report			6,514	352,620
AGRÈS ET ATTELAGES.				
10 chariots-tombereaux	50 00	500		
520 brouettes	2 50	1,300		
20 chevaux ou mules de trait avec harnais .	30 00	600		
30 mules de charge avec équipage	40 00	1,200		
			3,600	10,114
TOTAL des travaux de construction définitifs				362,734
C. Travaux d'entretien pour 1849.				
Cantonniers et bornages.				
N° 8. On suppose 24 cantonniers, 1 par lieue ou par 5,000 mètres entrant en fonction au 1 ^{er} juillet 1849, et payés à raison de 250 piastres par an	"	"	3,000	
Un inspecteur à 600 piastres par an	"	"	300	
Ils planteront les bornes aux distances voulues :				
12 bornes en pierres taillées avec inscriptions et mises en place à 8 piastres : 12 x 8	"	"	96	
110 bornes en bois dur avec inscription et mises en place à 3 piastres : 110 x 3	"	"	330	
Total pour les six derniers mois de 1849				3,726
Total				366,100
1° Pour personnel des ingénieurs, leurs appointements pour les 2 saisons :				
1 ingénieur en chef	"	"	6,000	
4 id. adjoints	"	3,000	12,000	
6 commis conducteurs	"	1,600	9,600	
				27,600
2° Imprévu	"	"	"	6,300
Total général				400,000

Santo-Tomas, novembre 1846.

ANNEXE I.

*Route de Santo-Tomas au Mico, tracé du sieur Auguste Bernhardt, par ordre
du directeur colonial J.-P. Aguet.*

En quittant Santo-Tomas cette picadure suit les rives du Rio-Seeco, jusqu'à une distance d'une lieue, puis elle monte par le San-Gil, pendant deux autres lieues; direction ouest, en tout	5 lieues.
Hauteur du San-Gil estimée à 700 mètres.	
De là la picadure descend pendant 500 mètres vers le sud et tourne la source du Rio, puis elle suit la crête de la chaîne de montagnes qui forme la séparation du bassin du Motagua d'avec celui du Golfète. Direction ouest sud-ouest	5 id.
Vient ensuite une descente, près de la source d'un affluent du Rio San-Marcos; elle reprend ensuite de nouveau la crête de la chaîne de séparation. Direction ouest sud-ouest	11 id.
La picadure passe alors à la source du Rio Linares et suit la même crête, qui ici n'est qu'à deux lieues de la lagune d'Ysabal, jusqu'à ce qu'elle rencontre les savanes ou ocotales (forêts de pins au sol couvert de gazon). Direction sud sud-ouest	2 1/2 id.
Enfin la picadure traverse ces ocotales, passe à Pontezuela (corral, enclos pour réunir les bêtes à cornes de la Hacienda), et se termine à la Hacienda même, en se rencontrant avec le Camino Royal, allant d'Ysabal vers Guatemala. Direction sud sud-ouest	1 1/2 id.
Longueur totale de la picadure.	23 id.

La lieue d'environ 3,000 mètres.

Les mules de Santo-Tomas ont parcouru pendant la mauvaise saison seize fois cette picadure, pour porter des vivres aux travailleurs; elles étaient bien chargées (un baril de farine ou deux de bisénits); or, la picadure n'avait encore été ouverte qu'à la machette.

Pour la parcourir, on a mis trois jours.

Depuis Santo-Tomas jusqu'aux ocotales, le terrain est, à la vérité, fort montagneux et sec; mais il n'y a pas de pierres, le sol paraît constamment de bonne nature et fort propre à la culture. (Maïs, café, tabac, riz et sans doute du froment sur les hauteurs de San-Gil.) Les plateaux larges, à mi-chemin, sont surtout convenables pour y former des établissements. On y jouirait d'un air délicieux; la vue s'étend au delà des bassins voisins, et il n'y a jamais de moustiques.

Les terres sont généralement d'une argile rougeâtre, réputée de bonne qualité.

Tous les creux des vallons renferment de l'eau fraîche, et en quittant les sommets les plus élevés, on en trouve toujours à 300 mètres de distance.

La végétation dans les montées varie bien du pied des montagnes jusqu'aux hauteurs parcourues par la picadure; mais jusqu'aux dits ocotales, la futaie vierge est partout de même vigueur, de même aspect qu'à Santo-Tomas.

Le terrain des ocotales est d'une nature particulière; les sables y dominant, et le rendent particulièrement propre à la culture des camotes (patates-convolvulus, Linnée).

Vers la mi-chemin, on trouve beaucoup de pâturages sur le versant du Motagua, et ensuite à 3 lieues environ en deçà des ocotales il s'en trouve encore, mais sur le versant opposé.

ACC. BERNHARDT.

P. S. D'après les livres de la direction coloniale, cette picadure a coûté 1920 5^{rs} 1/4 piast.

ANNEXE K.

Santo-Tomas, le 2 janvier 1850.

Route.

MONSIEUR LE CONSUL DE BELGIQUE A GUATEMALA .

D'après le désir que vous m'avez manifesté, j'ai l'honneur de vous adresser ci-bas quelques détails concernant la route du Mico à Santo-Tomas, que je viens d'ouvrir.

Le 19 novembre 1848, le Gouvernement de Guatemala, cédant aux instances des négociants formant la partie la plus éclairée du commerce de Guatemala, rendit un décret, ordonnant l'ouverture d'une route du port de Santo-Tomas à l'intérieur. L'exécution en fut confiée à la junta du consulado de Guatemala (chambre de commerce), chargée de l'ouverture et de l'entretien de toutes les routes de l'État suprême de la République.

En ma qualité d'ingénieur de cette junta, je reçus l'ordre d'établir un devis estimatif des dépenses à faire pour une simple picadure de reconnaissance, et ayant pour but principal de bien étudier le terrain, afin de décider si réellement cette route dont l'ouverture avait été inutilement essayée par plus de dix ingénieurs et monteros, était possible. Ce devis s'élevait à la somme de piast. 5,251-4.

Je commençai les travaux le 3 janvier 1849, à partir du point dit du *Palo-Grande* sur la grand' route d'Ysabal à Guatemala distant d'environ quinze minutes de l'Hacienda del Mico. L'exécution des six premières lieues ne me présenta aucune difficulté, d'abord parce que le terrain étant recouvert à cet endroit de pins rares, permettait à la vue de s'étendre et de choisir facilement les directions convenables, ensuite parce que j'ai suivi l'ancienne route qui conduisait de Bodegas Viejas vers l'intérieur.

Arrivé au point de la *Boca*, c'est-à-dire au point où commencent la montagne et la forêt vierge, les difficultés causées par la vigoureuse végétation qui couvre ces montagnes jusqu'à Santo-Tomas, qui ne permet pas de voir à plus de deux mètres de distance, me firent désespérer un moment de la réussite de cette entreprise; le hasard seul me favorisa fortement dans cette circonstance.

Habitué à parcourir les montagnes et les forêts, je reconnus bientôt qu'une ancienne route avait existé en ces lieux (1611), quoique entièrement recouverte par une végétation des plus fortes. — Quelques notes prises dans de vieux manuscrits me confirmèrent dans mon opinion. — Dès lors j'abandonnai tout tracé et m'attachai à suivre celle de l'ancienne route. — J'en informai immédiatement le consulado, en lui exposant que, dans le cas où

je parviendrais à suivre cette route jusqu'à Santo-Tomas, il fallait ouvrir le chemin, non plus comme une picadure de reconnaissance, mais comme une picadure préparatoire à l'ouverture de la route, c'est-à-dire lui donner une ouverture première de dix mètres, et exécuter les travaux nécessaires de terrassements pour permettre le passage de mules chargées.

Le consulado approuva mon projet, et me laissa libre d'agir en cette circonstance au mieux de ses intérêts.

Mes efforts furent couronnés de succès, et après huit mois d'un travail pénible, j'arrivai à Santo-Tomas. Le détail des peines, inquiétudes et souffrances supportées en cet espace de temps serait trop long à vous énumérer, et paraîtrait fabuleux aux personnes qui n'ont pu en juger par elles-mêmes.

L'ancienne route de l'année 1611 est rouverte, à quelque différence près, sur une largeur de douze vares, et dans certains endroits où j'ai cru nécessaire de l'augmenter, je lui ai donné jusqu'à 20 et 25 mètres. — Plus de trente mille mètres de terrassements sont exécutés sur différents points. — Douze grands ranchos ont été construits, plusieurs défrichements ont été faits, mais ils sont encore insuffisants pour produire la nourriture des mules qui parcourront cette route, et dont le nombre probable s'élèvera annuellement à plus de 15,000.

Tous ces travaux se sont élevés environ à la somme de 8,000 piastres.

Afin de rendre maintenant la route véritablement praticable pour le transport des marchandises par un grand nombre de mules, il faudrait encore faire de grands travaux dont je joins ici un détail estimatif.

La distance entre le *Palo-Grande* et Santo-Tomas est de 20 lieues. — La route doit avoir, en moyenne, 40 vares. — 20 lieues de 3,000 vares = 2,000 taches de 30 vares de largeur, soit 30 vares.

20 lieues soit 12,000 taches à 1 piastre, soit	piastres	12,000
Élargissement de terrassements		8,500
Empierrement ou mac-adam sur divers points		3,500
10 grands défrichements à 300 piastres		3,000
10 ranchos ou hangards à 150 piastres		1,500
Outils nécessaires, mules servant au transport		1,500
Construction de 18 ponts		3,600
Dépenses imprévues		1,000
	Piastres	<u>56,000</u>

Dans cette somme ne sont pas compris les appointements de l'ingénieur, directeur de la route, qui sont de 150 piastres par mois, ni les frais de bureau qui sont de 15 piastres par mois.

La durée de ce travail, pour éviter de faire de suite d'aussi fortes dépenses, pourrait être réglée de manière à être terminé en deux ans; dans ce cas, on pourrait proportionner les dépenses en sorte qu'elles soient pour la première

année de	piastres	25,000
et pour la deuxième		11,600
	Piastres	<u>56,600</u>

Il ne faut pas perdre de vue qu'une fois les ranchos et les grands travaux exécutés, ce qui doit se faire immédiatement et pourra être achevé en quatre mois, la route sera transitable pour les arrieros et permettra tout en travaillant de rentrer déjà dans le péage.

Il serait néanmoins imprudent de se faire illusion sur les premiers produits du péage ; les ennemis de Santo-Tomas ne cesseront de discréditer l'état de la route afin d'empêcher les arrieros de la fréquenter et ceux-ci, accoutumés à suivre leur ancienne routine, mettront toujours beaucoup de répugnance à se rendre à Santo-Tomas. Il faudrait que l'un d'eux donnât l'exemple. Cela sera difficile, et il faudra tout attendre du temps, et aller *poco a poco* suivant l'usage général du pays.

Un autre motif plus puissant fait désespérer de voir sitôt la route fréquentée par des couvois des marchandises. A Santo-Tomas il n'y a pas une seule maison de commission. et les négociants qui l'habitent n'ayant jamais fréquenté le pays et n'ayant aucune relation avec le haut commerce de l'intérieur de l'État, ceux de l'intérieur continueront à expédier leurs marchandises à leurs commettants d'Ysabal qui n'abandonneront ce point qu'à la dernière extrémité.

Il serait donc à désirer que quelques maisons de commission s'établissent à Santo-Tomas, et que pendant un certain temps elles transportassent les marchandises vers l'intérieur avec leurs propres mules.

Je pense, Monsieur le Consul, que ce serait là l'unique moyen pour faire perdre aux arrieros la prévention qu'ils ont contre la route. Une fois une partie du commerce établi à Santo-Tomas, il est indubitable que les négociants d'Ysabal se verront forcés de venir s'établir dans notre port.

Veuillez agréer, Monsieur le Consul, etc.

(*Signé*) A. VANDE GEHUCHTE.

P. S. Je regrette vivement, Monsieur le Consul, que l'état de ma santé depuis mon retour de la forêt, ne m'ait pas permis d'achever les plans de la route dont je vous ai remis une partie. Je m'empresserai, aussitôt qu'il me sera possible, de les terminer et de vous les faire parvenir en Europe.

A. VANDE GEHUCHTE.

ANNEXE *M.**Décret du 22 janvier 1824.***Loi sur les étrangers colonisateurs.**

L'Assemblée nationale constituante des provinces unies du Centre-Amérique, voulant provoquer l'agrandissement et la prospérité de ces mêmes provinces, a porté le décret suivant :

ART. 1^{er}. Tous les étrangers qui désirent venir habiter une province quelconque du Centre-Amérique qui sont aujourd'hui Costarica, Nicaragua, Honduras, Guatemala et Quezaltenango, pourront le faire dans les termes et de la manière qu'il leur conviendra le mieux.

ART. 2. Tout étranger qui, conformément aux dispositions de l'article antérieur, se transporterait dans les provinces mentionnées, sera admis par ses autorités locales; il lui sera permis de s'occuper en toute liberté et sécurité du métier, profession ou industrie qui lui conviendrait le mieux sans excepter l'exploitation des mines, puisque par le présent on déroge à toutes les lois qui défendraient leur travail aux étrangers.

ART. 3. Tout étranger qui, étant déjà sur le territoire des états mentionnés, déciderait qu'il veut s'y domicilier, fera la déclaration par-devant la municipalité de l'endroit qu'il choisit pour son domicile, la municipalité, dans ce cas, inscrira dans le livre du cens du village, son nom et celui de sa famille, s'il en avait, indiquant son origine, âge, état ou métier; et depuis la date de cette inscription on le regardera comme domicilié, bourgeois et le temps qu'exige la constitution des États pour y jouir du droit de citoyen, commencera à courir; il jouira aussitôt de tous ceux qui s'attachent à la naturalisation, s'entend sans préjudice de pouvoir obtenir la lettre de naturalisation, de citoyenneté, par les moyens établis dans la loi fondamentale.

ART. 4. Depuis le jour où un étranger quelconque est domicilié dans une localité de ces provinces, conformément à l'article antérieur, il pourra, comme tout naturel du pays, acquérir tout terrain vague ou propre aux villages conformément aux lois en vigueur.

ART. 5. Tout citoyen de ces États, et en outre, tout étranger de quelque état qu'il soit, même avant de se domicilier sur le territoire de ces Provinces-Unies, peut, par lui-même ou formant une compagnie qui ne passe pas trois personnes, contracter pour l'établissement d'une ou plusieurs populations nouvelles; à cet effet, il présentera un projet de colonisation au gouvernement de l'État dans le district duquel se trouve le terrain sur lequel il a l'intention de l'établir. La législature respective fera examiner le projet présenté et le trouvant conforme aux lois non dérogées et aux dispositions de la présente, en le rectifiant selon leurs dispositions, elle l'approuvera et le fera mettre à exécution immédiatement, sans préjudice d'en rendre compte au gouvernement fédéral, lequel le passera au congrès de la fédération avec son exposé de motifs pour sa plus grande confirmation et vigueur.

ART. 6. Les autorités des États n'admettront pas de contrats de colonisation dans le cas où le stipulant ne s'obligerait pas à présenter en quantité d'habitants pour chaque lieue à peupler, au moins quinze familles, c'est-à-dire mariages d'hommes libres. Le gouvernement respectif indiquera, en stipulant un terme endéans lequel il devra présenter dans la

colonie le nombre de familles qu'il aura stipulé, sous la peine de perdre en proportion les droits et faveurs offertes à son bénéfice dans le contrat, et de le voir annuler s'il n'introduisait pas au moins les quinze familles dont il est parlé.

ART. 7. Aussitôt qu'elles seront présentes sur le territoire désigné par le Gouvernement pour former une colonie, au moins dix familles de celles comprises dans le contrat, on procédera à l'établissement formel de la population; ils jureront tous la constitution dans les mains de la personne commissionnée par le gouvernement de l'État, et l'on procédera ensuite à l'élection de sa municipalité d'après les formalités prescrites par les lois en vigueur.

ART. 8. Le terrain désigné par les gouvernements des États respectifs, pour l'établissement de toute nouvelle population quelconque, doit être entièrement vague, c'est-à-dire libre de toute possession et droit de propriété, tant de la part des individus que des corporations; on regardera également pour tel, tout terrain qui aura appartenu à des confréries ou chapellenies perdues, mais dans le cas où ces terrains auraient des voisins, on les citera pour l'arpentage et le bornage.

ART. 9. Par cette loi on cède et désigne en toute propriété pour chaque mariage qui passe le nombre indiqué dans le traité, un terrain dont la superficie est contenu dans un carré de 1,000 vares par chaque côté, sans qu'il soit nécessaire que la surface soit continue.

ART. 10. Toute personne célibataire sans distinction de sexe qui vient s'adjoindre dans la nouvelle population aux mariages qui doivent la fonder, obtiendra, dès qu'il se marie, un terrain de 1,000 vares comme il est dit à l'article précédent; et si le mariage a lieu avec un indigène aborigène du pays ou une personne de couleur qui en est native, il obtiendra non-seulement la quantité assignée, mais encore un autre carré de même grandeur.

ART. 11. On désigne et cède également en toute propriété et domaine au capitulant d'une nouvelle population un carré de 1,000 vares (égal à celui désigné à l'article antérieur) pour chaque mariage de ceux qu'il transportera en vertu de la capitulation et établira dans la colonie respective.

ART. 12. Les articles antérieurs serviront de base pour fixer avec toute exactitude les intérêts offerts en terrains aux capitulants pour les colonies et à chacun des colons compris dans les capitulations, quel que soit le nombre de ceux qui dépasserait le chiffre du contrat.

ART. 13. Tout mariage en famille de quel que état qu'il soit, qui n'étant pas compris dans la capitulation et qui désirerait s'y agréger en payant son voyage et transport lui-même, pourra le faire en tout temps et devra être admis, et s'il le fait en se domiciliant endéans les six premières années, à compter du jour de l'établissement légal de la colonie; dans ce cas, on lui désigne et cède en propriété et plein domaine un terrain double de celui désigné à l'art. 9 pour un mariage ou de nouveaux colons qui s'établissent par suite de capitulation, aux frais du contractant. On admettra également les hommes non mariés; et s'ils s'établissent endéans les six ans désignés, on leur donne et cède en pleine propriété un carré de 1,000 vares de chaque côté selon l'art. 9.

ART. 14. Tout colon est obligé de cultiver et occuper selon sa nature le terrain que lui cède cette loi endéans le terme de huit ans comptés depuis le jour de la prise de possession, sous peine de perdre le tout ou la partie selon qu'il aura manqué aux obligations imposées dans cet article.

ART. 15. Tout terrain cédé en vertu de cette loi aux capitulants de colonies devra être cultivé ou occupé selon sa nature et l'objet pour lequel il aura été cédé, dans les huit ans, comptés depuis le jour que la population aura été installée, sous peine d'être déclaré vague, ou entièrement vacant de la part de celui qui l'aurait obtenu.

ART. 16. On autorise les gouvernements respectifs à concéder d'autres terrains que ceux cités dans cette loi aux colonisateurs, quand ceux-ci au bout des années indiquées auront occupé tous les terrains qui leur auront été donnés en s'établissant dans la colonie ; et quand pour s'être adonnés à l'éducation du bétail on penserait qu'ils ont besoin de plus d'espace pour augmenter leurs troupeaux.

ART. 17. Tout nouveau colon peut disposer librement en tout temps des terrains cédés par cette loi, si en en disposant ainsi il les a déjà eultivés ou occupés selon leur nature et l'objet de la cession ; on excepte de cette règle les capitulants de colonisation qui pourront disposer des terrains qu'ils acquerront par les contrats depuis le jour qu'ils en prennent possession, sous obligation de les eultiver auparavant, ainsi que les familles dont parle l'art. 15, à qui la même faculté est concédée relativement aux 1,000 vares assignées pour s'être transportées à leurs frais.

ART. 18. Tout colon est libre en tout temps de retourner dans son pays ou d'aller vivre où il lui convient le mieux ; et dans ce cas, il pourra exporter pour le point de sa destination, sans payer aucuns droits, tous ses effets et disposer librement du terrain cédé en tout ou partie, selon l'état de culture ou d'occupation, parce que celui qui ne le serait pas doit rester vague.

ART. 19. Tout colon peut dès le jour de son établissement dans la colonie, disposer par testament conformément aux lois communes en vigueur, de toute espèce de biens qui lui appartiennent et transmettre à ses héritiers testamentaires le droit qu'il a acquis sur le terrain qui lui a été cédé à titre de colon, alors même qu'il ne serait pas eultivé ; mais ses héritiers sont soumis pour hériter de ces terrains aux mêmes obligations qui étaient imposées au testateur.

ART. 20. Si quelque colon dans un établissement quelconque mourait sans testament, lui succéderont à titre d'héritiers *ab intestat* dans tous ses biens et droits, y compris ceux acquis au delà des terrains dans quelque état que ce soit qu'ils se trouvent, la personne ou les personnes qui, en semblable cas, sont appelées parmi les naturels de ce pays par les lois communes à succéder *ab intestat* ; ces héritiers succéderont également aux obligations et conditions imposées à leur auteur.

ART. 21. Toute nouvelle population est libre, pendant vingt ans, à compter du jour de sa formation du paiement de tout genre de contribution et charge sous quelque dénomination que ce soit.

ART. 22. Toute nouvelle population est libre de tout genre de monopole (*estanco*) et pourra exercer tout genre d'industrie y compris l'exploitation des mines.

ART. 23. On concède à toute nouvelle population, pendant vingt ans à compter de son établissement, franchise et entière liberté de toute classe de droits à l'exportation par mer ou par terre pour l'étranger, de toute espèce de produits de son industrie ou de toute autre localité du pays et même de l'étranger déjà nationalisé par son introduction légale, sans préjudice de reconnaître toutefois les douanes respectives.

ART. 24. Toute colonie jouira, pendant vingt ans, de la même franchise pour introduire par mer ou par terre de l'étranger ou d'un point quelconque du territoire des États tous produits et effets de commerce qui sont productions nationales et, en outre, ils pourront introduire, même de l'étranger, des instruments de fer ou de tout métal, et les bois utiles à l'agriculture et toutes espèces d'instruments d'art et machines ayant trait au développement de la colonie, des arts et des mines.

ART. 25. Tout nouveau colon peut introduire librement et sans payer des droits étrangers d'habilitation ou tout autre, toute espèce de navires de tout tonnage, bien que de construction étrangère, avec l'obligation de les faire immatriculer où il convient en qualité de navires nationaux, propriété de l'introducteur.

ART. 26. Toute colonie est obligée de contribuer aux dépenses purement municipales de commune nécessité et utilité, en proposant, par l'intermédiaire de sa municipalité, les ressources qu'elle croit opportunes pour satisfaire à ses obligations; les taxes seront soumises à l'approbation du gouvernement avant d'être établies.

ART. 27. Il est défendu à toute espèce de personne d'introduire de l'étranger dans les colonies fondées sur le territoire de ces États des esclaves de l'un ou l'autre sexe et âge, et ils seront libres par le fait de leur introduction.

ART. 28. Le gouvernement mettra la main à ce que, par l'intermédiaire des envoyés de la fédération centro-américaine, on communique cette loi aux gouvernements étrangers et qu'elle soit publiée dans les lieux de leur résidence en le chargeant d'aviser, pour leur part, aux moyens de rendre l'exécution plus facile et son accomplissement prompt et complet.

Qu'elle soit communiquée au Pouvoir exécutif pour son exécution, qu'il la fasse imprimer, publier et circuler.

Guatemala, 22 janvier 1824.



ANNEXE IV.



Décret du 30 avril 1836.



Colonisation de Santo-Tomas,

L'ASSEMBLÉE,

Désirant que le port de Santo-Tomas se peuple, et dans l'intention d'atteindre ce but,

À TROUVÉ BON DE DÉCRÉTER :

ART. 1^{er}. Chaque famille qui ira s'établir dans le port de Santo-Tomas, obtiendra en pleine propriété un terrain de 1,000 vares (carrées) de chaque côté, et sera en outre pendant 20 ans exempté de toute contribution directe ou indirecte.

ART. 2. Le Pouvoir exécutif veillera à ce que, par le moyen de ses agents, on effectue la répartition des terres dont parle l'article précédent.

Guatemala, 30 avril 1836.



ANNEXE O.

Accuerdo du 29 octobre 1845.

Commission de bienfaisance.

LE VICE-PRÉSIDENT DE L'ÉTAT DE GUATEMALA,

Considérant que beaucoup d'étrangers sont arrivés dans cette capitale et dans d'autres villes de l'État provenant de la colonie de Santo-Tomas de Guatemala, et se trouvent dépourvus de ressources nécessaires pour leur subsistance;

Qu'il est du devoir du Gouvernement de protéger et d'aider tous ceux qui ont besoin de l'être;

Prenant en considération l'initiative qui a été adressée à cet égard par le consulado du commerce, la Société économique et la loi d'Azile en vigueur dans le pays,

A JUGÉ CONVENABLE DE DÉCRÉTER ET DÉCRÈTE :

ART. 1^{er}. Il sera formé une commission qui portera le nom de *Société de Bienfaisance*.

ART. 2. Cette Société se composera d'un membre nommé par le Gouvernement, d'un autre par la municipalité de cette ville, désigné par elle-même et pris parmi ses membres ou en dehors; d'un autre nommé par le tribunal de commerce, d'un autre par la société économique des Amis de l'État de Guatemala; et d'un autre nommé par la confrérie de Charité de l'hôpital de San-Juan de Dios. Elle sera présidée par la personne nommée par le Gouvernement.

ART. 3. La Société aura pour objet de protéger spécialement ceux qui auront laissé leur pays pour venir peupler la colonie de Santo-Tomas, en leur procurant un établissement et une occupation conformes à leur condition.

ART. 4. La Société aura pour objet dans le même but la faculté de créer des sociétés affiliées dans tous les départements et dans les autres villes où elle le jugerait convenable.

ART. 5. Les sociétés affiliées pourront être composées du corrégidor, si c'est un chef-lieu du département, et dans les lieux où il n'en a pas, du curé, du premier alcalde et de deux habitants de l'endroit nommés par les premiers.

ART. 6. Les fonds de cette Société de bienfaisance se composeront, pour le présent, pour cette capitale, de ceux des dépenses extraordinaires du Gouvernement qu'il désignera et des sommes pour lesquelles les habitants contribueront volontairement; et à cet effet, la Société centrale ainsi que ses affiliés ouvriront une souscription dans leurs villes respectives.

ART. 7. Ces fonds seront administrés par un trésorier que la Société nommera selon les formalités voulues par la loi pour l'administration des deniers publics et qui devra rendre compte annuellement de sa gestion à la chambre des comptes, afin qu'elle soit examinée et approuvée.

ART. 8. La Société centrale et ses affiliés pourront nommer des affiliés agrégés entre les personnes qu'elles jugeront réunir les qualités requises à cet effet.

ART. 9. La Société centrale fera son règlement dans le plus bref délai possible, le soumettra à l'approbation du Gouvernement et proposera des bases aux sociétés affiliées d'après les renseignements que celles-ci lui ont remis.

Donné au palais du Gouvernement à Guatemala, le 29 octobre 1845.

ANNEXE P.

Accuerdo du 31 juillet 1847.

Secours aux immigrants.

Vu la consultation adressée par le corrégidor d'Ysabal sous la date, accompagnant la pétition de M. Frédéric Schœffer demandant que le Gouvernement l'assiste dans les frais qu'il doit faire pour s'interner avec sa famille, motif pour lequel M. le corrégidor d'Ysabal demande s'il pourrait appliquer au pétitionnaire la faveur concédée dans l'accuerdo du 8 mai dernier ;

Entendu le conseil et conformément à son rapport, le Gouvernement accorde :

ART. 1^{er}. Que l'on invite la commission nommée pour qu'elle propose les moyens, qui, dans son opinion, sont les plus propres à faciliter non-seulement l'immigration étrangère, mais encore l'établissement des colons qui déjà sont dans ce pays.

ART. 2. Entre-temps et vu la consulte du corrégidor d'Ysabal qu'on lui réponde : 1^o qu'à M. Schœffer et aux autres, qui avec lui, sont arrivés dernièrement dans le brick belge *Léopold 1^{er}* et qui demandent des secours pour s'interner, il leur donne ceux qu'il jugera convenables ; toutefois, qu'ils déclarent par-devant le corrégidor qu'ils veulent se domicilier dans le pays, cautionnant et assurant par une garantie personnelle, qu'ils y séjourneront en s'y employant utilement au moins pendant cinq ans dans la République, et que si auparavant d'être établis ils désirent retourner, ils ne pourront le faire sans restituer ce qu'on leur aura avancé, à moins que leur voyage soit temporaire et qu'ils laissent une famille ou un établissement dans ce pays.

ART. 3. De cette caution ou obligation et de l'avis qu'on doit leur donner qu'ils sont sujets aux lois de la République et obligés en conséquence à se présenter devant l'autorité locale du lieu qu'ils choisissent pour leur résidence, le corrégidor d'Ysabal tiendra un registre, que les intéressés signeront et où ils déclareront leurs noms, âge, état, profession, le lieu de leur origine, et le motif qui les amène dans la République.

ART. 4. Le corrégidor expédiera une copie de ce registre au Département de l'Intérieur.

ANNEXE Q.

*Rapport de la junta d'immigration.***Immigrations.**

Guatemala, le 28 août 1847.

Nous soussignés, en exécution de l'accuerdo que Votre Seigneurie a bien voulu nous communiquer sous la date du 9 du mois passé, nous sommes réunis dans le but de conférer sur les mesures qui seraient les plus propres pour protéger l'immigration étrangère sur le territoire de la République, et après avoir mûrement examiné l'affaire, nous soumettons à la haute appréciation du Gouvernement les observations suivantes qui nous paraissent contenir les mesures que dès aujourd'hui on pourrait adopter avec succès pour réaliser les bonnes intentions qui animent le Gouvernement.

L'introduction d'étrangers industriels dans ces pays dépeuplés et manquant de toutes les branches qui constituent la prospérité des nations, a été l'objet d'un désir unanime chez toutes les Républiques de l'Amérique depuis son indépendance; mais l'expérience a démontré que les mesures adoptées avec enthousiasme, dans cette matière comme dans beaucoup d'autres, n'ont pas été les plus propres pour obtenir le but qu'elles se proposaient. Nos lois sur la colonisation sont extrêmement franches et libérales, puisqu'on n'a pas omis d'y concéder toutes les franchises et avantages imaginables et beaucoup plus grands, sans doute, que ceux que l'on accorde dans d'autres pays aux colons qui vont s'y établir. Néanmoins, depuis près de 25 ans qu'elles sont émises, elles n'ont produit aucun effet, bien qu'elles soient encore en vigueur aujourd'hui.

En recherchant les causes du peu d'étrangers qui viennent habiter notre territoire, bien qu'il leur offre tant d'avantages, tandis que nous les voyons émigrer pour d'autres points de l'Amérique, certainement bien moins favorisés par la nature, il faut reconnaître qu'en ce point comme en beaucoup d'autres, on n'a pas touché juste quand on a cru que l'adoption de principes généraux et l'imitation de la législation des autres pays produiraient d'elles-mêmes, parmi nous, les mêmes heureux résultats qu'elle avait produits ailleurs.

La situation et les circonstances de chaque pays exigent des mesures particulières appropriées et conformes au but que l'on désire atteindre. Deux causes ou motifs ont jusqu'ici eu une influence, à ce qu'il nous paraît, pour empêcher les émigrants de fixer leur attention sur cette partie du continent, quoiqu'elle fût considérée comme un des pays les plus riches et avantageux en même temps qu'agréable et d'une existence facile.

La première cause est l'insécurité et la méfiance qu'ont nécessairement produites les bouleversements continuels et les guerres intestines, et le défaut d'une autorité stable, capable de faire exécuter les lois. Secondement, les obstacles matériels que le pays présente pour pénétrer dans l'intérieur, le défaut de chemins et la rareté ou l'absence des moyens et des facilités qu'exige la transplantation d'un pays à l'autre.

Une paix permanente et un bon gouvernement, et, en outre, l'adoption d'une mesure particulière et vigoureuse à cet effet l'emploi de quelques fonds proportionnés aux

ressources et aux intentions du Gouvernement, destinés à faire disparaître les obstacles matériels et à faciliter l'entrée et l'établissement des premiers émigrants, et, en outre, établir un système permanent pour les favoriser et leur aplanir la route; tels seraient, à notre jugement, les moyens propres pour ouvrir le pays et y appeler l'attention de l'émigration européenne.

On ne doit pas espérer, dans notre opinion, un développement instantané dans ce point important, parce que les obstacles ne sont pas petits et les ressources disponibles pour les faire disparaître ne sont pas bien grandes. Mais nous sommes convaincus que l'adoption permanente de mesures propres, et principalement la stabilité du gouvernement et sa constance à suivre toujours les mêmes principes, donneraient pour résultat un progrès lent mais sûr dans la colonisation, et jetteraient sur notre sol une semence féconde, qui, d'abord imperceptible, en peu d'années, après y avoir pris racine, se développerait de la manière la plus bienfaisante et inespérée. La circonstance seule qui a donné lieu au désir de prendre quelques mesures sur ce point, et l'objet de la nomination de cette commission sont une preuve en faveur de notre opinion sur les causes qui ont empêché l'arrivée des émigrants.

Aussitôt que l'on a remarqué ici un ordre régulier, que l'administration publique se maintient, et que la paix inspire la confiance et la sécurité, les vues des émigrants se sont dirigées vers ce pays. L'entreprise de peupler le port de Santo-Tomas commence à appeler, en quelque manière, l'attention de la Belgique et de quelques autres points de l'Europe vers Guatemala, et depuis lors nous avons vu venir, comme à la découverte, des gens qui voulaient sonder le terrain, quelques artisans, agriculteurs, artistes, qui n'ont pas eu de motif de ne pas être satisfaits. Derrière eux il vient d'arriver, pour la première fois, un navire (*le Léopold I^{er}*), apportant 49 émigrants, à leurs propres frais, avec l'intention de s'interner dans le pays, et dont une partie a déjà commencé à entrer dans cette ville. La vue de toutes les difficultés, la distance depuis le port, le défaut de chemins et des moyens de transport, la différence de l'idiome et des usages, le manque de posadas publiques et d'établissements industriels pour donner à ceux qui arrivent une prompt occupation et des moyens d'existence, font impression sur ceux qui sont venus et qui auraient pu en appeler d'autres.

Aplanir donc ces difficultés et appeler principalement vers la capitale, comme point central, l'immigration pour qu'ensuite elle puisse en sortir pour s'étendre à tout le pays, voilà ce que, au jugement de la commission, on pourrait faire avec le plus de bénéfice. Dans ce but, les soussignés soumettent à l'examen du Suprême Gouvernement les mesures suivantes :

1° La création d'une commission permanente présidée par le Ministre de l'Intérieur et deux ou trois autres personnes, comme un vice-président et un secrétaire, qui puissent assister deux ou trois heures par jour, dans un bureau public, pour dépêcher toutes les affaires de cette administration.

2° Que l'on ordonne, par mesure de gouvernement, que tous les étrangers qui arrivent dans les ports de la République, dans l'intention de s'y établir, qu'ils soient agriculteurs, artisans ou artistes, doivent se présenter au commandant du port, qui prendra note de leurs noms, provenances, profession, nom de leur famille, etc.; et s'ils avaient besoin de quelque secours pour arriver jusqu'à la capitale, on le leur donnera, jusqu'à 10 piastres par personne, et l'on prendra un reçu contenant l'obligation de les restituer dans un an.

3° Que le commandant remettra une liste à la commission de tous ceux qui seront arrivés et qui auront reçu des secours pour venir à la capitale, en transmettant les renseignements qu'il aurait reçus sur eux, et le secrétaire tiendra un livre dans lequel il inscrira leurs noms avec toutes les notes que, sur leur profession, etc., contiendra le rapport.

4° La commission aura soin de publier les listes de ceux qui viennent, afin que, si

quelques habitants désirent les employer, ils puissent connaître leurs professions et faire un arrangement au moyen de la commission, bien entendu que cet arrangement renfermera la clause de la dévolution de 10 piastres reues.

5° Les émigrants qui arriveront dans cette ville, et qui se trouveront dans cette nécessité, seront logés et nourris, durant les deux premières semaines, aux frais du gouvernement, soit dans une maison préparée d'office, soit dans l'une ou l'autre auberge. Les malades seront établis à l'hôpital, sous les soins de la commission.

6° Les navires qui conduiront un nombre d'émigrants qui excède 50 seront exempts du droit de tonnage, ou, si on le trouve meilleur, on accordera au capitaine 3 piastres par chacun de ses passagers.

7° Les émigrants qui résideront dans cette ville et dont la commission passera une liste chaque mois à l'administration des courriers, recevront franco leur correspondance, en tant que les lettres soient simples; et cela, sans préjudice de ce que le gouvernement en suspendra la faveur, s'il observait quelques abus.

8° Les instruments de travail ou autres métiers, ainsi que les équipages et autres objets à l'usage des émigrants, seront libres de tout droit; ils seront seulement présentés en douane, pour l'examen ordinaire.

9° On recommande aux autorités du passage de fournir aux passagers leurs mules d'équipages, vivres, auberges et autres secours à des prix équitables.

10° Le Gouvernement destinera immédiatement un fonds de 1,000 piastres, qui sera à la disposition de la commission, pour les petites dépenses qu'exige le soin qu'elle doit avoir des émigrants nécessiteux qui arriveront, l'établissement des orphelins, l'assistance des malades, etc. La commission rendra compte de l'emploi des fonds.

11° On doit recommander à la surveillance de la commission l'exécution de ces mesures, et, à cet effet, elle s'entendra avec les autorités des ports et des villages de la route de passage. En outre, il est de son obligation de proposer au Gouvernement toutes les autres mesures qu'elle estimera opportunes.

12° Les agriculteurs qui désireraient s'établir dans la ville pourraient solliciter des terrains de banlieue de la municipalité qui les accordera selon qu'elle le trouvera convenable, et le Gouvernement payera la rente des deux premières années que l'on calcule nécessaires pour l'établissement de chaque cultivateur.

Voilà ce que les soussignés ont l'honneur de soumettre à la connaissance du Suprême Gouvernement par le très-respectable canal de Votre Seigneurie, dont ils sont les très-obéissants serviteurs.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT.

	PAGES.
Introduction	1
Chapitre I. Climat	3
— II. État sanitaire.	<i>ib.</i>
— III. Population.	6
— IV. Avances de la direction coloniale aux colons	7
— V. Consommation de la colonie	8
— VI. Cultures, plantations, productions, défrichements	12
— VII. Navigation et commerce	19
— VIII. Voies de communication et de transport.	35
— IX. Administration municipale de Santo-Tomas.	45
— X. Dispositions du Gouvernement de Guatemala.	<i>ib.</i>
— XI. Conclusion	48

ANNEXES.

<i>A.</i> Situation de la colonie de Santo-Tomas	53
<i>B.</i> État des marchandises et objets d'alimentation importés dans les magasins de la direction coloniale de Santo-Tomas, pendant l'année 1849.	00
<i>C.</i> Décret du 20 avril 1831	83
<i>D.</i> Décret du 21 avril 1834	84
<i>E.</i> Chemin de Gualan à Santo-Tomas. (Décret du 23 avril 1836.)	85
<i>F.</i> Décret du 30 avril 1836	86
<i>G.</i> Projets de routes du port de Santo-Tomas à la Montagua.	<i>ib.</i>
<i>H.</i> Projet de route de Santo-Tomas au Mico.	93
<i>I.</i> Route de Santo-Tomas au Mico.	105
<i>K.</i> Route du Mico à Santo-Tomas	106
<i>L.</i> Municipalité	109
<i>M.</i> Loi sur les étrangers colonisateurs. (Décret du 22 janvier 1824.)	110
<i>N.</i> Colonisation de Santo-Tomas. (Décret du 30 avril 1836.)	113
<i>O.</i> Commission de bienfaisance. (Accuerdo du 29 octobre 1845.)	114
<i>P.</i> Secours aux immigrants.	115
<i>Q.</i> Rapport de la junte d'immigration.	116
