

CORRESPONDANCES

LE CANAL INTEROCÉANIQUE.

LETTRE DE M. LUCIEN-N.-B. WYSE, LIEUTENANT DE VAISSEAU,
AU PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ ¹.

Panama, le 5 février 1880.

Monsieur le Président,

Fidèle à la promesse que je vous ai faite lors de mon départ de France, je viens vous informer très succinctement des résultats obtenus jusqu'à ce jour par la Commission internationale pour les études définitives du canal Interocéanique, selon le tracé à niveau et à ciel ouvert que j'ai proposé d'accord avec mon très habile collaborateur et excellent collègue Armand Reclus. Ce tracé, adopté par le congrès réuni à Paris, sous votre présidence, au mois de mai 1879, a été pleinement confirmé par les opérations qui viennent d'être effectuées par des ingénieurs distingués de divers pays.

Les reconnaissances que j'ai faites, soit pour donner des indications sur le terrain aux diverses brigades d'ingénieurs, soit pour compléter mes études personnelles sur le régime des tributaires du Chagres supérieur, m'ont amené en outre à la constatation de faits nouveaux, d'importance médiocre, il est vrai, pour le percement de l'isthme américain, mais qui ne seront peut-être pas dépourvus d'intérêt pour la Société de Géographie, en ce qu'ils viennent apporter un peu plus de lumière encore sur les abords de la région si intéressante et si difficile à travers laquelle passera bientôt le canal destiné à relier l'Atlantique au Pacifique.

Je passerai sous silence les fêtes fort brillantes données à Panama en l'honneur de M. de Lesseps et de la Commis-

1. Lue à la séance du 5 mars 1880

sion, mais cependant il y aurait ingratitude notoire à ne pas mentionner l'accueil particulièrement chaleureux qui me fut fait, ainsi qu'à MM. Sosa et Verbrugghe, mes énergiques compagnons d'exploration en 1876, 1877 et 1878. Malheureusement, parmi les principaux survivants des expéditions placées sous mon commandement, il manquait M. Reclus pour recevoir, sur le théâtre même de nos luttes, sa grande et légitime part, et maintenir des témoignages si flatteurs de la vive reconnaissance de tout le pays; ces témoignages éclataient publiquement ou me furent gracieusement transmis par l'organe des autorités locales, des notables-délégués ou des représentants officiels du reste de la Colombie.

Dès la fin décembre la Commission internationale pour les études définitives du canal Interocéanique prescrites par le contrat de concession que j'obtins à Bogota en 1878, se trouva composée et répartie en huit brigades. Cette Commission compte neuf membres titulaires et cinq autres membres avec voix consultative seulement (parmi lesquels MM. de Lesseps, Verbrugghe et moi-même); enfin onze ingénieurs en sous-ordre, opérateurs et secrétaires, sont à la disposition de la Commission, dont la présidence a été dévolue à M. Dirks, ingénieur en chef du Waterstaat de Hollande et constructeur du beau canal d'Amsterdam à la mer du Nord.

Un mois avant notre arrivée, la crue du Chagres la plus formidable qui ait été enregistrée, était venue laisser des marques palpables de la plus grande difficulté qu'il y ait à vaincre dans notre projet de canal à niveau; l'attention de la Commission se porta donc principalement sur ce point délicat. Avec leur expérience consommée, M. Dirks, M. Dauzats, ingénieur, chef du service des travaux au canal de Suez, le colonel Totten, du génie américain et constructeur du chemin de fer de Colon à Panama, s'appliquèrent tout particulièrement à cette étude. Les profils en travers furent prolongés sur tout le versant de l'Atlantique, de façon à

faire connaître le coût des travaux à effectuer pour la dérivation partielle du Chagres. M. Dauzats fut chargé d'examiner spécialement l'emplacement du barrage de Cruces, que nous avons proposé au congrès de 1879, pour régulariser le débit du fleuve capricieux dans le thalweg duquel nous avons eu la hardiesse de tracer notre canal afin d'éviter des cubes de déblais par trop exagérés.

En même temps, M. Boutan, ingénieur du corps national des mines, organisait les brigades pour les sondages géologiques et inspectait avec soin et à plusieurs reprises le terrain pour compléter l'étude des roches à creuser. Jusqu'à présent tous les sondages, à l'exception d'un seul près de l'embouchure du Rio-Grande, ont prouvé l'existence d'une couche d'alluvions beaucoup plus épaisse que ne l'indiquait la coupe géologique soumise par nous au Congrès. Il y aura donc de ce chef seulement de notables économies à réaliser lors de l'exécution des travaux.

Les facilités offertes par le chemin de fer pour le transport du personnel et du matériel, par suite surtout de l'arrangement que j'ai négocié à New-York, il y a juste un an, ont permis d'éviter bien des pertes de temps et d'argent. La voie ferrée a servi aussi à repérer les profils perpendiculaires, et un nivellement de précision, qui sera sans doute achevé le mois prochain, servira de contrôle aux opérations effectuées.

J'ai voulu, de mon côté, revoir la planimétrie du Chagres, dont le bas avait pu subir quelques légères variations à la suite de grandes crues, et dont la partie supérieure, bien en dehors de la ligne du canal projeté, n'avait pas été relevée depuis les Espagnols quoique Lloyd, Hopkins et le commandeur Lull, l'aient croisée en quelques points en 1829, 1846 et 1875.

Le cours inférieur du Chagres n'a pas subi d'altérations appréciables. Dans le haut, depuis Matachin jusqu'au confluent du Gatuncillo, il n'y a pas non plus de grandes diffé-

rences. La carte du commandeur Lull est même excellente jusqu'au point où il voulait faire un barrage et prendre l'eau nécessaire à l'alimentation de son canal avec 25 écluses; en amont les directions ne sont pas en général trop mauvaises, mais les dimensions sont très exagérées, de sorte que le village de San-Juan, par exemple, sur les bords du Pequeñi, doit être reporté à 6 kilomètres dans le sud-ouest de l'emplacement que lui assigne la carte du chemin de fer de Harrisson. C'est par ce village, entouré de plantureux pâturages, que passe la vieille route pavée construite il y a trois siècles, par les Espagnols, de Porto-Bello à Panama. La partie nord n'est plus transitable maintenant, même à pied, à moins de s'ouvrir un chemin dans la forêt avec le *machete* (sorte de sabre droit); mais on peut encore aller de San-Juan à Panama. Depuis l'établissement du chemin de fer, la plupart des routes de l'isthme ayant une direction à peu près parallèle à cette voie sont abandonnées, et par suite complètement envahies par la puissante végétation tropicale si follement désordonnée, mais aussi si splendidement pittoresque et luxuriante.

Comme vous le savez, M. le Président, la source du Chagres est toujours restée inconnue, même des anciens Indiens ou batteurs d'estrade de la Cordillère isthmique, et si je ne puis vous annoncer encore que je l'ai enfin trouvée, il m'est au moins possible d'affirmer que je suis sur ses traces. Le Chagres sort, vers 81° 30' de longitude occidentale, du flanc sud-ouest d'un pic dominant et élevé, assez rapproché de la côte nord. Il décrit donc un énorme détour avant de se jeter dans la mer des Antilles. Cette même montagne, d'où j'ai acquis la certitude que découle le Chagres, donne aussi naissance au sud au Pacora et au sud-est au Mamoni, tributaire du Bayano, que j'ai relevés en 1868 et 1877 pour étudier le tracé de San-Blas à Chepillo. Il est probable, en outre, que le Mandinga prend également sa source sur le versant nord de ce curieux point de partage; mais ceci demande confirmation.

Quant aux autres rectifications faites surtout par MM. Dautats et Sosa, chargés des parties peut-être les plus difficiles de la ligne examinée, elles sont plutôt du domaine de la topographie et visibles seulement sur un plan à très grande échelle.

Malgré des pluies intempestives, la santé générale reste excellente, la température est d'ailleurs relativement fraîche. A 4 h. du matin on a constaté une fois, près de Gamboa, 17°; le maximum observé atteint 29°.

M. de Lesseps et une partie des ingénieurs vont bientôt quitter la Colombie; mais des instructions seront laissées à ceux qui resteront ici sous la direction de M. Sosa, ingénieur d'Etat et premier délégué du gouvernement de Bogota, pour achever les études indispensables et fournir les éléments suffisants pour le rapport définitif qui sera élaboré en Europe, en revenant des États-Unis.

Avant de me rendre de mon côté à la Nouvelle-Orléans, Saint-Louis et New-York, j'irai examiner la baie de San-Blas, le Mandinga et surtout le Nercalegua, pour corroborer les études que MM. Reclus, Sosa, Verbrughe et moi avons entreprises en 1877, sur le versant Pacifique de cette portion de l'isthme et tâcher d'expliquer enfin les divergences qui existent entre les travaux du vaillant commandeur Selfridge sur le versant Atlantique, et ceux des ingénieurs envoyés par le généreux Kelley. Je ne doute pas que cette nouvelle étude dans une région entièrement sauvage et déserte ne me permette à mon retour à Paris de fournir quelques renseignements utiles. La Société de Géographie a déjà si souvent manifesté son vif intérêt pour tout ce qui se rattache au percement de la rude barrière qui pendant quelques années encore séparera les eaux de la mer des Antilles de celles du grand Océan, qu'il m'est permis d'espérer qu'elle voudra bien entendre une fois de plus avec sa bienveillance accoutumée les résultats des recherches complémentaires auxquelles je vais me livrer.