L'Abeille de la Nouvelle-Orléans

Bureau, No 73 rue Carondelet.

NOUVELLE-ORLÉANS,

VENDREDI, 23 JANVIER 1880.

du Nicaragua.

On se souvient que dans la première moitié du présent siècle, par la société particulière des ingénieurs civils, fut étudié sur les divers projets d'un canal interocéanique. M. Menocal a pu en rassembler dernièrement les documents originaux et les compléter de toutes les autres, sinon la seule praticable, déterminant une estimation approximative de cette dépense et de son importance. Cette étude, faite pour la troisième fois, dans la deuxième réunion, dans ces jours-ci, vient d'être rendue compte, le colonel Adams a présenté de très sérieux arguments tendant à démontrer que la route de Tehuantepec est incontestablement préférable, sinon à toute autre, du moins à celle par le Nicaragua. La troisième et plus récente étude des ingénieurs a encore été plus démonstrative que la précédente pour l'projet favori de M. Menocal et de l'amiral Ammen. L'amiral disait se parlant du canal par Panama, qu'on ne le trouverait plus après une des tempêtes fréquentes sur l'isthme. On peut dire avec plus de raison, en retournant cette expression, qu'il est déjà bien difficile de trouver la route projetée du Nicaragua, après l'exécution raisonnée qui en a été faite par deux des plus habiles ingénieurs américains, MM. Ashbel Welch et John Campbell.

M. Welch a fait remarquer qu'il serait difficile de choisir un itinéraire plus désavantageux au commerce que celui si chaudement recommandé par M. Menocal. La longueur totale de cette route serait de 180 milles, dont un tiers par le lac du Nicaragua, un tiers le long de la rivière San Juan à travers une série de petits lacs emboîtés, et un tiers par canaux reliant ces petits lacs entre eux et aux deux océans. Ce canal aurait donc à passer par les eaux basses du San Carlos, aliment du fleuve San Juan éloigné de toute ligne de navigation, et il irait aboutir à un port beaucoup de l'embouchure de toute rivière navigable pour les grands navires. Le canal aurait une largeur de 72 pieds—à peine suffisante pour permettre à deux navires de dimensions ordinaires de passer de front. La profondeur proposée—28 pieds—outre qu'elle serait insuffisante, se pourrait être obtenue dans le lac du Nicaragua qu'en exhaussant ses eaux par le creusement d'un chenal sous-fluvial de plusieurs milles de long, travail dont le coût dépendrait en partie de la nature du fond et serait énorme dans tous les cas. En outre, la profondeur si facilement obtenue diminuerait chaque fois que le vent souffle-rait du sud-ouest, et les navires, soulevés par des vagues d'autant plus puissantes que celles de Panama, toucheraient le fond en redescendant.

M. Menocal a estimé le coût du canal du Nicaragua, à environ $50,000,000, mais M. Welch démontre qu'en doublant cette estimation on resterait probablement au-dessous de la vérité, et qu'à ce chiffre désolé il faudrait encore ajouter pour le moins 50 0/0 si l'affaire est conduite par le gouvernement ou par des politiciens, comme c'est l'intention des promoteurs du projet du Nicaragua.

L'ingénieur Campbell, dont le mémoire a été lu par M. John Bogart, a résolu pied à pied chacune des assertions avancées par M. Menocal en faveur du canal du Nicaragua. Il a commencé par rappeler que cette route n'a jamais été entièrement explorée, et que les études partielles qui en ont été faites ont abouti à des appréciations contradictoires, le commodore Selfridge, par exemple, évaluant à trois milles de plus que M. Kelly la longueur du tunnel qu'il serait nécessaire de percer. Quant à l'estimation du coût, elle est impossible avec les données actuelles, et M. Campbell, comme M. Welch, déclare que le chiffre indiqué par M. Menocal ne peut pas être accepté comme sérieux.

Si le congrès de Paris a décidé que la route de Panama est préférable à celle du Nicaragua, c'est principalement parce que la première a l'avantage sous le rapport de la distance, de la hauteur de partage des eaux, du coût de construction et d'entretien, enfin de ports meilleurs à ses extrémités, tous faits incontestables.

La paire de canaux à construire, ainsi que l'avait proposé M. Menocal et de l'amiral Ammen. L'amiral disait se parlant du canal par Panama, qu'on ne le trouverait plus après une des tempêtes fréquentes sur l'isthme. On peut dire avec plus de raison, en retournant cette expression, qu'il est déjà bien difficile de trouver la route projetée du Nicaragua, après l'exécution raisonnée qui en a été faite par deux des plus habiles ingénieurs américains, MM. Ashbel Welch et John Campbell.

M. Welch a fait remarquer qu'il serait difficile de choisir un itinéraire plus désavantageux au commerce que celui si chaudement recommandé par M. Menocal. La longueur totale de cette route serait de 180 milles, dont un tiers par le lac du Nicaragua, un tiers le long de la rivière San Juan à travers une série de petits lacs emboîtés, et un tiers par canaux reliant ces petits lacs entre eux et aux deux océans. Ce canal aurait donc à passer par les eaux basses du San Carlos, aliment du fleuve San Juan éloigné de toute ligne de navigation, et il irait aboutir à un port beaucoup loin