

L'HOMME ET LA TERRE

Notre petit globe compte, en chiffre très-suffisamment approximatifs, 1,391 millions d'habitants. Ces habitants sont fort inégalement répartis sur les douze milliards d'hectares qui forment sa surface solide. Tandis que l'Europe compte trente individus et demi par kilomètre carré, les Etats-Unis, n'en comptent encore que 4,2. Si les six milliards d'hectares habitables en dehors de l'Europe, de l'Inde et de la Chine, renfermaient une population aussi dense que ces 3 contrées, ils pourraient nourrir 1,471 millions d'habitants. La population du globe pourrait donc doubler sans être trop serrée.

Mais il ne faut pas se dissimuler que le mouvement qui tend à mettre les nouveaux continents au niveau des anciens, sous le rapport de la population et de la civilisation, se développe avec une rapidité très-curieuse à suivre dans quelques uns, vertigineuse dans quelques autres, tels que les Etats-Unis d'Amérique. Non-seulement ces pays neufs se recrutent d'eux-mêmes, grâce aux progrès économiques qu'ils réalisent; mais de vastes courants d'immigration s'établissent des antiques régions vers les jeunes territoires, et mêlent les races et les aptitudes avec une croissante rapidité.

De là de nouveaux besoins qu'il faut satisfaire. Le premier de tous est celui de la circulation: nouvelles routes à ouvrir, nouvelles lignes de navigation, réseaux télégraphiques sur les terres ou sous les océans. C'est là que depuis quelques années l'activité humaine déploie ses plus grands efforts, et obtient ses plus merveilleux résultats. Elle en arrive à ne pas reculer devant les plus audacieuses conceptions pour sillonner la surface du globe de voies de communications reliant les extrémités du monde. Ce qui est déjà fait est imposant: ce qui est rêvé est féerique, et cette féerie se réalisera.

Passons sous silence l'ouverture du canal de Suez, qui abrège de 3,000 lieues sur 6,000 la route de l'Inde et de l'extrême Orient. Ne mentionnons que pour mémoire le chemin de fer de New-York à San-Francisco, qui traverse le continent nord américain dans toute sa largeur en moins de deux semaines. Mais notons l'ouverture complète, au 1er janvier 1875, du chemin de fer péruvien de Mollendo à Puno, sur les bords de l'immense lac Titicaca. Ce chemin de fer de 354 kilomètres, et qui a coûté 153 millions, franchit les Andes, s'élève à 4,429 mètres au-dessus du niveau de l'Océan, à la station de Vilcomayo, où l'on trouve un magnifique hôtel américain, atteint son extrême altitude à 4,449 mètres, et de là redescend le versant atlantique. Un jour peut-être il sera continué à travers les plaines et les forêts du bassin de l'Amazonie jusqu'à l'autre océan, et l'Amérique du Sud aura son transcontinental. Le Brésil a 967 kilomètres de chemin de fer en exploitation et 2,576 en construction. Le Chili en exploite 1,270 kilomètres, et un chemin de fer de 185 kilomètres relie son grand port Valparaiso (qui a maintenant 145,720 habitants) à sa capitale Santiago. La République Argentine a aussi de nombreuses lignes construites ou en construction. Le continent australien fait le même progrès: la colonie de Queensland a 400 kilomètres de voies ferrées. Dans la Nouvelle-Zélande—cette Grande-Bretagne des mers du Sud—c'est à coups de chemins de fer que l'on combat les remuants indigènes, les intrépides Maoris. On vient d'en ouvrir un dans le district où leur résistance était la plus grande, celui de Vaitato.

L'Inde a d'immenses lignes qui relient ses présidences, Bombay, Madras, Calcutta, et qui se poussent par Agrah, Delhi et

Lahore, jusque dans la Pendjab, comme allant au-devant du chemin de fer qui tôt ou tard viendra de l'Europe au travers de l'Asie centrale, et réunira les 16,500 kilomètres du réseau russe au réseau indien.

Voilà ce qui est fait; mais voyons ce qui est projeté! Et d'abord ce chemin de fer même de l'Asie centrale dont nous venons de parler, connu sous le nom de projet Lesseps. Il s'agit d'établir une ligne continue de Calais à Calcutta, une ligne de 11,700 kilomètres. 8,160 kilomètres sont achevés: la lacune entre Orenbourg sur l'Oural et Peichavér sur l'Indus est de 3,740 kilomètres, 2,500 d'Orenbourg à Samarkand, 1,200 de Samarkand à Peichavér. On ferait alors le tour du monde en soixante jours. Dans l'Amérique du Nord, on étudie un chemin de fer à travers l'île de Terre-Neuve, de Saint-Jean à la baie de Saint-Georges, qui abrégera singulièrement les traversées d'Europe au Nouveau-Monde: on ira en quatre jours des ports européens à Saint-Jean, en quelques heures, de Saint-Jean à Saint-Georges, où l'on traversera le golfe Saint-Laurent, de l'autre côté duquel on prendra les trains allant aux Etats-Unis ou au Canada. On étudie aussi un transcontinental canadien. Songez qu'en 1874 les vapeurs des dix-sept lignes régulières qui unissent New-York à l'Europe ont débarqué dans le grand port américain 260,000 passagers.

Dans l'Amérique du Sud, on a concédé à un célèbre capitaliste, M. Clarke, le chemin de fer transandain, de Buenos-Ayres à Santiago du Chili: traversant la chaîne des Andes, il aura 1,350 kilomètres et coûtera 150 millions. En Afrique, on pense sérieusement à un chemin de fer du Kaire à Khartoum, tout le long de la vallée du Nil, à Khartoum, c'est-à-dire au seul de l'Afrique équatoriale, de la région des grands lacs illustrés par Baker, par Speke, par Livingstone, et où récemment Schweinfurth faisait de si belles découvertes et explorait le fleuve Ouellé, qui va probablement se jeter dans le lac Tchad, route future de la Méditerranée au golfe de Guinée!

Les Anglais ont leurs projets de chemins de fer chinois, et Sir MacDonal a tracé quatre grandes lignes, se rattachant au réseau indien et aux futures lignes russes en Sibérie. Ainsi sera conquis au commerce européen cet immense marché chinois de trois ou quatre cent millions d'habitants.

Ce marché chinois, surtout celui du sud-ouest, ses riches provinces agricoles et minières du Yun-nam et du Sze-chouan, les tente singulièrement, ces intrépides commerçants anglais. Ils essayent d'ouvrir des routes vers ces contrées abondantes en thés et en minéraux, par le nord de la Birmanie, notamment par Bahmo, dernier port du cours supérieur de l'Iraouady. Mais cette route existe par le Songkoï ou grand fleuve du Tonking. Deux négociants français, MM. Millot et Dupuis, l'ont parcourue en juin 1873, et c'est en essayant de la conquérir que s'est fait tuer récemment notre brave Francis Garnier, imprudemment engagé. Il y aurait là pour le commerce français un énorme débouché.

Mais il faut bien le dire, le commerce français ne profite guère de ces occasions; tandis que l'extrême Orient se hérise de maisons allemandes et anglaises, les maisons françaises y sont extrêmement rares. De même dans l'Amérique du Sud. Ainsi, le dernier recensement établit que sur 130 grandes maisons de commerce à Santiago, il y en a 38 anglaises, 37 allemandes, et pas une seule française. Mais passons.

Toutes ces facilités de communication donnent lieu à de grandes caravanes humaines, que mettent en mouvement bien des causes diverses. Une des prin-

cipales est la misère dans le vieux monde, qui pousse les émigrants à chercher une autre patrie. La Plata reçoit 100,000 émigrants par an. De 1868 à 1871, Montevideo en a vu débarquer 94,000. Cette ville avait 31,000 habitants en 1843, et en compte cette année 105,000. Trois provinces du Brésil comptent à elles seules 86,000 Allemands. Quant aux Etats-Unis, auxquels le recensement officiel de 1870 donne 38,513,955 habitants, ils ont reçu de 1860 à 1870, 2,491,214 immigrants, et ils comptent actuellement 5 millions et demi de citoyens d'extraction étrangère et 9,734,845 nés de pères et mères étrangers. Il y a 2,368,000 Allemands et 3,000,000 Irlandais. Sous cet afflux, le type américain, dans ses deux espèces, le Yankee et le Virginien, s'altère profondément. A cela s'ajoute la concurrence chinoise. Le fils du Céléste-Empire, prêt à travailler pour les plus bas salaires, s'infiltré en Amérique depuis qu'on y va si facilement. On en compte déjà 70,000. On ne le trouve pas seulement dans la Californie et dans l'Orégon, où le travailleur européen-américain cherche à le repousser, et forme des ligues contre lui; mais il s'établit à North-Adam, dans le Massachussets, à Pittsburg, et, même, jusque dans la ville des taillandiers, Beaver-Falls, en Pensylvanie.

Aussi est-ce un lieu commun que de parler de l'éclosion de ces cités champignons, qui poussent en quelques jours dans le grand Ouest américain. Denison, dans le Texas, prairie au 1er janvier 1873, était ville de 4,000 habitants au 1er juillet-Galveston, aussi au Texas, a gagné en 4 ans 20,000 habitants. Le nouvel Etat du Minnesota, qui avait 760 hectares cultivés et 5,350 habitants en 1850, offre, au recensement de 1870, 75,000 hectares et 440,000 habitants. La famine aussi est une cause d'émigration: l'effroyable famine du Bengale a déterminé un courant considérable d'Indiens vers la Birmanie anglaise.

Rien de plus remarquable que la modification que le travail de l'homme fait subir à la nature. Il y a là des perspectives infinies. Non-seulement il perce les chaînes de montagnes pour unir ceux que divise le relief terrestre (tunnel du mont Cenis, du Saint-Gothard), et coupe les isthmes (isthme de Suez, isthme de Corinthe, et tôt ou tard isthme de Panama), mais le voilà qui veut créer des mers et modifier les climats. Les Russes veulent rétablir l'ancien lit du grand fleuve de l'Asie centrale, l'Amou-Daria ou Oxus, qui se jette actuellement dans la mer d'Aral, et le forcer à se jeter dans la Caspienne, ce qui ouvrirait à leurs navires une route fluviale depuis une mer qui est à eux, jusqu'au pied des monts qui séparent le Turkestan de l'Inde. En Egypte, la mise en culture et le reboisement ont à ce point changé le climat, qu'en 1873 il y a eu vingt-deux jours de pluie au Kaire, phénomène où les Arabes voient une sorte de miracle, privilège de la dynastie de Méhémet Ali. Enfin, le capitaine Roudaire vient d'exposer un projet tendant à créer une mer intérieure sur les limites de la province de Constantine et de la Tunisie. Un simple canal de 18 kilomètres creusé dans les dunes qui séparent la partie est du Chott el-Djerid de la mer, inonderait les bas-fonds sur une étendue de 320 kilomètres de long sur 50 à 60 de large: le climat de la province de Constantine et celui de la Tunisie seraient profondément modifiés: des torrents se transformeraient en fleuves navigables ou flottables. L'Assemblée nationale vient de voter un crédit pour les études préliminaires de ce projet grandiose, déclaré très-praticable par MM. Leverrier et de Lesseps.

J'aurais encore bien d'autres détails à donner sur cet immense besoin de rapprochement, d'échanges et de circulation auquel l'humanité cherche à satisfaire par

tant de progrès et par tant de travaux. Par ce qu'elle a déjà réalisé sous les régimes absurdes des armées permanentes, des guerres de conquête et de l'anarchie fiscale et économique, on peut du moins prévoir ce qu'elle réalisera quand ses progrès matériels suivront un régime scientifique et rationnel.

LOUIS ASSÉLINE.

NOUVELLES DIVERSES

C'est avec regret que nous apprenons que M. McLeod, autrefois rédacteur du *Journal des Trois-Rivières*, est mort de consommation, le 12 courant.

NOS PORTRAITS.—Le portrait de l'Hon. M. Fournier a été gravé d'après une photographie de M. Topley, d'Ottawa; celui de l'Hon. M. Geoffron, d'après une photographie de M. Grenier, de Montréal; celui de l'Hon. M. Lestellier, d'après une photographie de M. Livernois, de Québec.

Le général Smythe, dit-on, dans le rapport qu'il va soumettre au Parlement, recommande d'organiser une petite armée permanente de 3 régiments.

On écrit de Québec: "Nous apprenons que la contestation de l'élection de M. Tremblay va se poursuivre activement. L'enquête est fixée au 4 de mars prochain."

Un ingénieur anglais de grand mérite, M. William Allan, fondateur de la Société des ingénieurs de Londres, est décédé à Londres. Ses confrères lui ont fait de magnifiques funérailles.

A une réunion des nouveaux Directeurs de la compagnie d'Assurance "La Royale Canadienne," tenue le 2 courant, J. F. Sincennes, écr., a été élu Président et John Ostelle, écr., Vice-Président de cette institution.

Toujours occupé de rompre les liens les plus secrets et les plus intimes qui peuvent relier l'Alsace à sa mère-patrie, le gouvernement prussien aurait l'intention de fonder, à Colmar, un séminaire de rabbins israélites. Aujourd'hui, c'est encore du séminaire de Paris que le culte juif tire ses ministres.

Nous lisons dans le *Chicago Inter Ocean*, qu'une dame Canadienne-Française de cette ville, épouse de M. Peter Webber, demeurant au No. 204, Wentworth avenue, a mis au monde quatre petites filles, dans la matinée du 15 janvier dernier.

Les quatre baptêmes ont eu lieu quelques jours après avec de grandes cérémonies.

Le *Franc Parleur* nous apprend que les religieuses carmélites, au nombre de huit, qui doivent se fixer à Montréal, s'embarqueront à Liverpool le 22 avril prochain; elles seront sous la protection de M. Thibault, négociant de cette ville.

Les MM. Allan ont généreusement accordé la moitié du prix du passage à ces religieuses.

Les statistiques établissent que dans l'Etat du Vermont un mariage sur 18 est dissous par le divorce. Or, la population catholique comptant pour un tiers, dans cet Etat, et les catholiques ne divorçant généralement pas, c'est donc un divorce accordé sur 12 mariages protestants, en moyenne.

C'est déjà assez joli; cependant il est à noter que le Vermont n'est pas l'Etat où le divorce fleurit le plus. Le Connecticut, le Rhode Island, l'Illinois, la Californie, etc., lui rendent des points sous ce rapport.

L'ouverture de la Législature de Terre-Neuve a eu lieu jeudi, 4 courant. Le revenu de l'année dernière s'élève à \$838,000. Le discours du Trône annonce qu'une mesure va être soumise dans le but de faire disparaître les restrictions sur le commerce du bois, qui pourra être accessible à toutes personnes du dehors qui se conformeront aux règlements. Il recommande la construction d'un chemin de fer à travers l'île, et qui aurait son terminus au Cap Race, et pourrait devenir plus tard le point de départ des steamers atlantiques.

A une assemblée générale de l'Union Saint Jean-Baptiste de Lowell, Mass., tenue le 7 courant, les Messieurs suivants ont été élus officiers pour le semestre courant:

Président. Franc. Côté.
1er Vice-Président, H. Constantino.
2e Vice-Président, J. B. Jacques.
Sec.-Arc, L. P. Lamothe.
Assist.-Sec., Jules Régnier.
Sec.-Corr., Wilfred Paradis.
Trésorier, Jos. Pouliot.
Ass.-Trésorier, Ed. Trépanier.
Comm.-Ordonn., Nap. Phanouf.
Ass.-Comm.-Ord., Léon LaLumière.
Sergent d'Armes, Vincent Thout.
COMITÉ: A. L. Fecteau, David Lafertière, A. G. Lay et J. L. Loiselle.