

le gouverneur de Vancouver envoia, de son côté, un détachement anglais d'égale force sur un autre point de la même île. Ces deux petites armées, d'environ 500 hommes chacune, se fortifient et mènent leurs canons en batterie. Elles y sont encore, et depuis onze ans elles vivent côte à côte, s'observent mutuellement sans avoir échangé un coup de fusil ! On croit, à Washington, que l'annexion future de l'archipel et de la Colombie britannique tout entière est inévitable, et qu'il n'y a pas lieu, par conséquent, de se préoccuper d'une rectification de frontière que les événements rendront inutile. — (Merry, *Revue des Deux-Mondes*.)

— *Ecosse*. — Immédiatement au nord du canal qui sépare la côte de l'Ecosse de celle de l'Irlande, et à l'Ouest du golfe de la Clyde, où se trouvent les chantiers de construction de Greenock, les plus importants du monde entier, se prolonge en mer la péninsule de Cantire, ancienne île émergée, réunie maintenant à l'Ecosse par l'isthme de Tarbert. Cet isthme, on pense à le couper par un canal de grande navigation qui diminuerait de cent kilomètres le voyage de Glasgow et de Greenock aux Hébrides, et qui éviterait aux bateaux à vapeur la traversée si dangereuse en hiver du canal d'Irlande. Le seul qui aurait à percer les ingénieurs à 1440 mètres de rive à rive et s'élève à 14 mètres seulement au-dessus du niveau moyen de l'Océan. — (*Illustrated Midland News*.)

— *Etats-Unis*. — La législature de Massachusetts propose d'ouvrir un canal de grande navigation à travers l'isthme sablonneux qui relie au continent le cap Cod, cette étrange langue de terre qui s'avance au loin dans l'Océan sous la forme d'une immense saut recourbée. 40,000 navires, dont les cargaisons représentent la valeur de 750 millions de francs, doublent le cap chaque année, et surtout pendant les tempêtes de l'hiver s'exposent aux avaries et aux naufrages. L'économie annuelle obtenue par la construction du canal serait de plus de 7 millions. — (*Illustrated Midland News*.)

— *Belgique*. — Un Congrès international pour le progrès des sciences géographiques, cosmographiques et commerciales, se tiendra à Anvers du 14 au 22 août 1871. Voici une partie du programme qui se rapporte particulièrement à la géographie.

1. Quels sont les meilleurs moyens de propager l'instruction géographique dans les établissements d'enseignement soit primaire, soit secondaire, soit supérieur ?

2. Quel but doit-on principalement se proposer dans les études de chacune de ces sections de l'enseignement ?

3. Quel est le caractère dominant qu'il faut donner à chacun des cours professés dans ces diverses sections ?

4. Quels sont les moyens de répandre, pour l'enseignement de la géographie, de bonnes cartes en rapport avec nos connaissances actuelles ?

5. Les cartes planes ont de grands avantages pour les savants, mais elles exigent, pour être bien comprises, une idée du mode de projection, difficile à donner dans les premières leçons de géographie. Ne conviendrait-il pas de rendre les sphères et les cartes géographiques en relief d'un emploi plus général dans l'enseignement ?

6. Convient-il de donner, sur les cartes destinées à l'enseignement, les indications des mouvements du terrain et de l'altitude des principaux points culminants du sol ?

7. Quelles sont les meilleures méthodes à suivre pour que le dessin des cartes, par les élèves, donne de bons résultats ?

8. La projection de Mercator est, sans contredit, celle qui convient le mieux pour les cartes marines et elle est universellement en usage ; toutefois, si l'uniformité existe pour ces cartes, il n'en est pas de même pour les cartes terrestres, et, parmi celles qui servent à l'instruction, il y a presque autant de systèmes de projection que d'auteurs.

Il est à désirer que le Congrès détermine la projection qu'il convient d'employer pour les mappemondes et les atlas.

9. Un grand atlas de cartes, comprenant l'ensemble de nos connaissances actuelles sur la géographie physique du globe, tant pour les terres que pour les mers, aurait la plus grande valeur scientifique et serait d'une utilité incontestable pour le commerce et l'industrie.

Le Congrès ne pourrait-il pas provoquer l'exécution d'un travail de ce genre et tracer le plan qu'il faudrait suivre dans son élaboration ?

10. Quels sont les exemplaires qui existent encore aujourd'hui, des grandes cartes originales de Mercator ? Où les trouve-t-on ?

11. Le peu de goût de certains peuples pour les entreprises commerciales lointaines, provient-il seulement du manque de connaissances géographiques ? N'y a-t-il pas d'autres causes qui les rendent indifférents à ces entreprises ?

12. Vers quels points du globe est-il préférable, aujourd'hui, de pousser des investigations, dans l'intérêt du la science et du commerce ?

13. Déterminer l'influence des grandes expéditions militaires, dans l'antiquité et au moyen âge, sur les progrès de la connaissance du monde.

14. Les géographes du dix-huitième siècle ont effacé, sur la carte de l'Afrique, bien des noms que les découvertes récentes y ont fait rétablir. L'étude attentive des auteurs arabes du moyen âge et des voyageurs portugais du seizième siècle, ne serait-elle pas des plus avantageuses

pour faire progresser la connaissance de cette partie du monde, et pour guider les voyageurs dans les découvertes à faire ou à renouveler ?

15. Le Congrès ne pourrait-il pas déterminer l'adoption d'une orthographe uniforme des noms propres, etc., tant sur les cartes que dans les traités de géographie ?

16. Quelles étaient les limites du monde connu, aux différentes époques de l'antiquité ?

17. Indiquer les routes commerciales de l'antiquité.

18. Que faut-il penser du voyage autour de l'Afrique dont parle Hérodote, et qui fut entrepris par les Phéniciens ?

19. Quelles sont les données de la science sur la vaste terre qui paraît avoir existé, au commencement des temps historiques, dans l'Océan Atlantique, et dont les Açores, Madère, les Canaries et les îles du Cap vert nous présentent peut-être les restes ?

20. Quelles sont les lois naturelles, économiques et historiques qui président à la naissance, à la distribution sur le sol, à l'accroissement et au déclin des villes ? Dresser une sorte d'inventaire des villes anciennes ou modernes qui accusent, avec le plus d'autorité, l'action de ces lois.

21. Les anciens employaient-ils plus d'une seule espèce de stade ? Peut-on se fier aux travaux de Gosselin sur les mesures des Grecs ?

22. Au temps des dues de Bourgogne, les marchandises de l'Inde parvenaient dans les Flandres et dans les Pays-Bas, et il doit rester, dans ces deux pays, de nombreux documents sur ce trafic ; ne pourrait-on pas rechercher les voies suivies, en Europe, par le grand courant commercial qui l'alimentait.

23. Quel était le littoral probable de la Belgique, il y a deux mille ans ?

24. Quelle était la véritable caractéristique des boussoles flamandes, et à quelle époque peut-on faire remonter, avec certitude, la correction connue ?

25. Préciser les relations de Bruges avec la côte occidentale de l'Afrique, au commencement du quatorzième siècle.

26. Quelle est la route à suivre pour atteindre les pôles, en se basant sur les connaissances géographiques actuelles ?

— *Royaume-Uni*. — *Population* : Le recensement général officiel exécuté en avril sur le territoire du Royaume-Uni, a fourni les résultats définitifs suivants :

L'Angleterre et le pays de Galles présentent une population de 22,704,108 individus.

En 1861, elle était de 20,066,224. Il y a donc une augmentation, en dix ans, de 2,637,884 individus.

La population de l'Ecosse s'élève à 3,358,613 âmes, soit 296,319 de plus qu'en 1861.

Celle de l'Irlande est descendu, dans les dix années qui viennent de s'écouler, de 5,798,967 à 5,402,759. La diminution est de 396,000 individus, c'est-à-dire de 7 par cent. Dans la période décennale antérieure, c'est-à-dire de 1851-61, la diminution avait été de 760,000, et la proportion était de 12 pour cent.

Résultat définitif, population du Royaume-Uni, 1871 : 31,465,480 âmes. En 1861, elle était de 29,321,228. Augmentation : un peu plus de deux millions.

— *A travers l'Isthme de Panama*. — Le travail d'établissement du chemin de fer du Honduras progresse rapidement. Plusieurs locomotives courent déjà sur des portions de la route et leur sifflet aigu se fait maintenant entendre dans l'Amérique Centrale. Le premier mai, une section de 40 milles unissant San-Pedro à l'Atlantique a été ouverte au trafic. Du côté du Pacifique, les travaux sont aussi très avancés.

— *Mort d'un Canadien-Français âgé de 134 ans!!* — Les journaux de New-York nous apprennent la mort d'un Canadien, arrivé dans la cité de Kansas, samedi dernier, à l'âge de 134 ans !

En 1814, quand Pittsburg n'était qu'un village, un vieillard du nom de Jacob Fournais, alors âgé de 70 ans, arriva dans cet endroit. Il arrivait du Canada et après un court séjour à Pittsburg, il continua sa route jusqu'à la Nouvelle-Orléans dans un vaisseau à quille. Pendant un demi-siècle il fut chasseur et fut employé par une compagnie de pelleteries. Il ne fut jamais malade et quelques minutes avant sa mort il marchait dans sa chambre et il dit à la famille le matin qu'il « ne verrait jamais encore le coucher du soleil, » et comme il l'avait prédit, un coucher du soleil, cette machine humaine était arrêtée et ce nouveau *Matusalem* était mort à l'âge de cent trente-quatre ans. Son nom avait été entré l'année dernière dans le rôle du recensement comme étant âgé de 134 ans. Sa mémoire était excellente, et il se rappelait de bien des événements les plus remarquables de notre histoire il y a plus d'un siècle. Il disait, il y a encore quelques jours, qu'il travaillait dans les bois sur un morceau de terre qu'il avait acheté près de Québec, quand Wolfe avait été tué sur les Plaines d'Abraham le 24 septembre 1759, il avait alors 21 ans. Il fut souvent questionné sur ce sujet ; on lui remarquait que peut-être il confondait le nom de Montgomery avec celui de Wolfe, il n'en voulait point démordre, disant qu'il se rappelait bien de Wolfe et de Montcalm. Depuis à peu près trente ans, sa vie a été bien tranquille. Il s'était amassé quelque revenu et vivait paisiblement.