

A2855(2)

INSTRUCTION NAUTIQUE
SUR
LES PASSAGES
A L'ILE DE CUBA
ET AU GOLFE DU MEXIQUE,
PAR LE
CANAL DE LA PROVIDENCE
ET
LE GRAND BANC DE BAHAMA.

Avec deux Cartes.

Par M^{re} Steetz,

ANCIEN OFFICIER DE MARINE, MEMBRE DE LA LÉGION D'HONNEUR.

Cet Ouvrage a obtenu l'assentiment de S. E. M^{re} le Ministre de la Marine
et des Colonies, qui a bien voulu en encourager la publication.

PARIS,
BÉCHET AINÉ, LIBRAIRE-ÉDITEUR,
QUAI DES AUGUSTINS, N° 57.

1825.

INSTRUCTION NAVIGUE

LES PASSAGES

A L'ILE DE CUBA

ET AU GOLF DU MEXIQUE

CANAL DE LA PROVINCE

LE GRAND BANC DE BAHAMA

Par le Capitaine

DE LA FLOTE

ARCHITECTES DE MARINE, LEURS DE LA FLOTE DE BAHAMA

Cet ouvrage a obtenu l'approbation de S. E. le Ministre de la Marine
et des Colonies qui a bien voulu en ordonner la publication.

PARIS

DEBET AINE, IMPRIMERIE

DE LA RUE DES FLOTTES, N. 57

1832

DES PASSAGES PAR LES LUCAYES

A L'ILE DE CUBA

ET AU GOLFE DU MEXIQUE.

RÉFLEXIONS GÉNÉRALES.

ON est étonné de voir depuis la paix la plupart des capitaines de navires français qui font la navigation de l'île de Cuba, du Mississippi et d'autres points du golfe du Mexique, faire le tour, soit par le sud de Saint-Domingue et de Cuba, soit par le nord en passant par le vieux canal, et que quelques-uns d'entre eux seulement aient essayé le *passage du banc de Bahama* qu'ils paraissent considérer comme très périlleux, et dont ils n'approchent qu'avec une extrême répugnance, quoique toutes les autres nations lui donnent la préférence, surtout depuis quelques années que les cartes et instructions ont été

perfectionnées à un point qui laisse peu à désirer.

Ce sont donc ces cartes, ces instructions, qui paraîtraient manquer en France; et, en effet, j'ai trouvé ce qui m'en a été communiqué par quelques officiers de commerce français qui s'étaient hasardés à travers le banc, si vague, que j'ai été étonné d'apprendre qu'ils avaient réussi à trouver leur chemin avec des données aussi imparfaites.

J'offre ici celles d'après lesquelles je me guide, et que l'expérience, acquise par mes nombreux passages, et les conseils de marins expérimentés, m'ont mis à même de composer, et qui mériteront, j'ose l'espérer, l'approbation des navigateurs qui en feront usage. J'y ai joint deux cartes, dressées d'après les meilleures autorités, tant espagnoles qu'américaines et anglaises, et appuyées par des observations et remarques que j'ai pu faire moi-même sur différens points. J'ai porté la plus scrupuleuse attention aux latitudes et aux longitudes, ainsi qu'aux sondes et à la direction des courans, qui, dans la plupart des cartes publiées jusqu'ici sur ces parages, sont tellement vagues et confuses, et

les différentes pointes, îles ou bancs y sont représentés d'une manière si erronée, qu'on se douterait à peine de l'existence des passages, ou bien que l'on serait porté à en supposer là où il n'y en a jamais eu (a).

Qu'il me soit permis, avant d'entrer en matière, de faire quelques réflexions sur les anciens préjugés qui ont empêché jusqu'ici beaucoup de marins d'adopter une route meilleure, plus courte et plus sûre.

Dans une de ces anciennes routes on atterrit, soit à Montserrat ou bien à Antigoa, ou à la Berbude, et, traversant les Caraïbes, on se dirige sur la pointe orientale de la Jamaïque ; soit à Saint-Thomas et Portorico,

(a) J'ai sous les yeux une carte qui, quoique assez correcte dans son ensemble et même dans plusieurs détails, place non-seulement les Riding-Rocs de deux lieues trop au nord, et les représente comme une seule île aussi grande que les Bemini, mais qui encore, en omettant la queue du banc et les rescifs dangereux qui s'étendent au sud, laisse entre cette prétendue île et les cayes Orange un passage libre de tout obstacle, de 7 lieues de large et 7, 8 et 10 brasses d'eau partout, tandis que réellement il n'a tout au plus que 2 lieues de largeur avec des sondes de 3, 4 et 5 brasses (voir la seconde route tracée sur la carte. Un autre plan que j'ai également en ma possession, place les cayes Orange de quatre lieues de trop au Sud. Cette erreur a été, à la vérité, depuis corrigée par l'auteur

et de là le long de la côte méridionale de Saint-Domingue, et ensuite entre la Jamaïque, les Caïmans et Cuba, aux caps Corrientes et Antonio, d'où il faut remonter jusqu'à la Havane, et d'où, si l'on a pour destination le Mississipi, l'on a souvent bien de la peine à se relever et à ne pas tomber sous le vent des embouchures de ce fleuve. J'ai vu arriver il y a quelques années, à la Nouvelle-Orléans, un bâtiment qui avait été entraîné dans le golfe après avoir doublé le cap Antonio, et qui, malgré sa marche avantageuse, avait mis près de deux mois pour remonter jusqu'à la Balise.

Outre le détour que présentent ces routes

(M. Blunt), mais ses premières cartes erronnées circulent en nombre suffisant pour causer plus d'un accident, d'autant plus que l'auteur a négligé de faire connaître publiquement l'erreur qu'il avait commise dans le principe et la manière dont il l'avait corrigée par la suite. J'ai vu aussi des instructions sur la navigation du banc, imprimées tant aux États-Unis qu'en Angleterre, mais dont la plupart sont si obscures et si vagues, qu'on ne sera guère tenté de les suivre. J'en excepte cependant celles que M. Richard Patten a publiées à New-York, il y a quelques années, et qui, à quelques légères erreurs près, n'exposeront pas beaucoup celui qui s'y conformerait; mais sa carte a besoin de corrections et de rectifications sur plusieurs points.

et le danger des passages entre les Caraïbes ou de celle de la Mona, on risque souvent d'être encalminé et de tomber entre les mains d'écumeurs de mer, de toute espèce et de toutes nations, qui fourmillent dans ces parages, et dont le principal rendez-vous paraît être entre la Béate et Alta Vela, au sud de Saint-Domingue; ou, ce qui est encore pis, d'être pillé et égorgé par les pirates qui se tiennent cachés dans les anses sous les hautes terres de Tiburon, ou par ceux qui fréquentent les côtes de Cuba, et notamment les environs du cap Antonio et du Jardin de la Reine, d'où tous les efforts de la flottille Américaine n'ont pu encore les expulser. Viennent ensuite les *Collorados*, au milieu desquels plus d'un navire a trouvé sa perte.

Par la seconde route on atterrit au Vieux Cap Français, île Saint-Domingue, en longeant la côte septentrionale de cette île jusqu'au Môle Saint-Nicolas, pour de là se rendre au cap Maisi à Baracoa et par le Vieux Canal jusqu'à Matanzas et la Havane. Dans cette route on est encore souvent encalminé ou contrarié par des vents variables, tout le long de la côte de Saint-Domingue, et sur-

tout entre le Môle et le cap Maisi où il n'est pas rare de voir un bâtiment rester plusieurs jours sans avancer d'une lieue. Les dangers du Vieux Canal sont trop connus pour que je m'étende ici en détails sur les rescifs dont il est hérissé; les nombreux naufrages qui y ont lieu chaque année les attestent assez, et en outre on y est à la merci des pirates qui ont leurs repaires entre les îles et dans les petites anses et baies dont la côte est bordée dans cette partie jusqu'à Matanzas où leur refuge et leur principal rendez-vous semblent être établis. Les hautes terres de Saint-Domingue, qu'on longe dans toute l'étendue de cette île de l'Est à l'Ouest, offrent également de bonnes embuscades à ces brigands, mais qui, grâce à la surveillance du Gouvernement d'Haïti, y sont en moins grand nombre qu'à l'île de Cuba.

Je vais comparer la longueur de ces différentes routes avec celle que je recommande dans cet écrit. En prenant un point de départ commun, soit 27° de latitude et 33° de longitude, où l'on peut s'attendre à trouver les vents alisés, on aura à faire par la pre-

mière route pour attérir à l'île de Montser-
rat, ci. 620 lieues.

De là par Alta Vela à la pointe Mo-
rant (Jamaïque). 265

De là par les Caïmans et le cap Co-
rientes au cap Antonio (Cuba), 184

Et pour remonter à la Havane *en*
ligne directe. 60

TOTAL. 1129 lieues.

Par la seconde route du même point jusqu'au
Vieux Cap (Saint-Domingue). . . 736 lieues.

De là au cap Maisi (Cuba). 78

Et par le Vieux Canal à Matanzas
et au Moro. 164

TOTAL. 978 lieues.

Par la mienne, encore du même point jus-
qu'au Mur percé (Lucayes). . . 819 lieues.

De là au grand Stirrup (îles Berry), 15

De là aux cayes Orange (grand
Banc) 29

De là à celle au Chien (banc de la
caye de Sel) 25

De là au Boulet ramé (*idem*). . . . 11

Et au Moro (Cuba). 36

TOTAL. 935 lieues.

La route par le grand banc de Bahama offre donc un avantage de 194 lieues sur la première et de 43 lieues sur la seconde; mais si l'on considère qu'en indiquant les deux précédentes, je n'ai eu aucun égard aux sinuosités qu'elles présentent et que j'ai supposé des lignes droites d'un point à l'autre, tandis que dans le calcul de la dernière, j'ai compris tous les angles à parcourir depuis Abaco jusqu'au Moro, on trouvera une différence beaucoup plus considérable encore en sa faveur. Mais ce n'est pas encore là tout l'avantage que cette route présente sur les autres. Dans l'une on navigue pendant plus de *cinq cents lieues* à proximité de terres, pointes, rochers et rescifs, ou l'on est exposé à des calmes ou à des vents contraires et variables, ainsi qu'à des courans violens et incertains, et aux attaques des pirates, sans compter qu'il y faut employer au moins six ou sept jours pour remonter de l'extrémité de l'île de Cuba jusqu'à la Havane. Par l'autre route on se trouve pendant près de *deux cent cinquante lieues* entouré des mêmes dangers et difficultés, tandis que par la dernière il y a tout au plus une *cinquantaine*

de lieues de navigation un peu difficile à la vérité au premier abord, mais dont les dangers disparaissent devant un peu d'attention et d'habitude.

Dans l'Instruction qui va suivre on m'accuserait peut-être de prolixité et de répétitions, si je ne pouvais m'en excuser par le désir que j'ai eu d'être aussi clair que possible, et de ne laisser rien dans le doute. J'ai souvent éprouvé qu'il est plus difficile de décrire et de démontrer quelque chose qui nous est familier, que ce qui ne nous est connu que par la description qu'en ont faite les autres. Ceci paraît être un paradoxe; mais celui qui tient à fournir des indications exactes et positives, d'après ce qu'il a vu et examiné lui-même, et qui ne se borne pas à copier ce que d'autres ont dit ou écrit, pensera sans doute comme moi sur ce point. Cependant, comme on ne saurait avoir *tout vu*, *tout examiné soi-même*, ce qui est aussi impossible dans la description du petit espace que comprennent mes cartes, que cela le serait dans celle du globe entier, il m'a fallu pour cette description, consulter d'autres autorités, entre lesquelles j'ai choisi et comparé,

afin d'établir mes nouvelles cartes avec la plus grande exactitude possible. Je cite ces autorités dans le courant de cet écrit.

Quant aux routes et aux positions des points par lesquels elles passent et qui sont le principal but de cet Ouvrage, je puis assurer que je les ai assez parcourues et examinées moi-même à plusieurs reprises et dans différens sens, pour ne pas hésiter à dire *que je n'ai rien avancé de hasardé.*

Je soumets donc avec confiance ce petit Traité au public marin, et quoiqu'éloigné de le croire parfait, j'ose cependant espérer que les personnes qui voudront bien recourir aux instructions que je leur offre, pourront y trouver quelque avantage; dès lors j'y aurai trouvé moi-même la récompense que j'attends de ce travail, qui pourra s'améliorer encore par les observations et les conseils que je sollicite de ceux qui, comme moi, auront à cœur de perfectionner cette partie de la science des Marins, et je recevrai leurs avis avec autant de plaisir que de reconnaissance.

PASSAGES
DE L'ILE ABACO
A L'ILE DE CUBA,
PAR LE GRAND BANC DE BAHAMA.

PREMIÈRE ROUTE.

Aux Cayes Orange.

IL faut, en venant de l'Est, se maintenir dans la parallèle de 26° Nord pour attérir au Mur percé, appelé par les Américains et les Anglais *Hole in the Wall* ou *Hole in the Rock*. Quelques géographes français ont conservé ce nom en le traduisant par les mots *Trou dans le roc* ; mais j'ai cru devoir donner la préférence à celui de Mur percé, qui est plus court et plus descriptif. Cette pointe est située à l'extrémité de l'île Abaco, une des Lucayes, par 25° 50' de latitude Nord, et 79° 27' 45" de longitude

Ouest de Paris (*b*). Quoiqu'elle ne soit pas positivement la partie la plus Sud de l'île, la pointe S. O. s'y avançant d'environ une lieue de plus, on la préfère pour l'atterrissage ou pour le départ, à cause de la singularité de son apparence, qui la distingue de tout ce groupe d'îles, d'îlots, cayes et rescifs qui s'étendent depuis la côte de la Floride jusqu'à Saint-Domingue, sont peu élevés, la plupart stériles et, par leur ressemblance entre eux, ainsi que par leurs positions respectives, tendraient à faire supposer que jadis ils formaient un grand continent, joint d'un côté à celui de l'Amérique et de l'autre à l'île Saint-Domingue.

La pointe dont il est question a l'apparence d'un mur ébréché ou des piles d'un pont dont les arches auraient été enlevées. Il est prudent de ne pas s'en approcher pendant la nuit, et surtout de ne pas atterrir plus Nord que $26^{\circ} 5'$, les Crossing Rocs et la Pointe N. E. formant une espèce de baie peu profonde et très dangereuse, dans laquelle les courans portent avec force et où la mer brise violemment surtout avec des vents d'Est qui y soufflent la plus

(*b*) Pour ne pas interrompre la lecture par des citations de latitudes et de longitudes dans un travail où l'on ne rencontre déjà que trop de chiffres quelque indispensables qu'ils soient, je les ai tous réunis dans une table qu'on trouvera à la fin de ce Traité, en rejetant les secondes de degré comme de peu d'importance dans un travail de cette nature.

grande partie de l'année. Même à dix lieues dans l'Est de l'île Abaco, les courans portent souvent au N. O. et il faut s'en méfier. Dans une de mes traversées, ayant mis en panne dans la latitude du Mur percé, pour attendre le jour, je me trouvai le lendemain dans celle de la pointe N. E., dont j'eus connaissance après avoir couru une heure à l'Ouest corrigé. Si l'on se maintient dans la latitude du Mur percé, on ne peut manquer de passer sur un banc dont la position et les sondes n'ont été déterminées que très récemment par un hydrographe du Gouvernement anglais (c), et qui s'étend d'environ trois ou quatre lieues dans l'Est, sur une lieue et demie de largeur; on y trouve de 10 à 15 brasses d'eau, fond de craie et coquilles cassées. C'est sur les détails qu'on m'en a communiqués que j'ai établi ce banc sur ma carte. En s'assurant de ces sondes, que j'y ai trouvées moi-même, d'abord de 20 et ensuite de 15 à 12 brasses, on peut déterminer son point de départ, soit pour la Nouvelle-Providence, soit pour les îles Berry ou le Grand-Isaac, de nuit ou encore par un temps de brume, quand on ne voit pas la terre bien distinctement.

(c) M. de Mayne, de la Marine royale d'Angleterre, qui a séjourné plusieurs années dans ces parages, et des plans et notes duquel j'ai tiré parti dans la construction de mes Cartes, et notamment pour ce qui regarde les parties que je n'ai pu visiter moi-même : jusqu'ici je n'ai vu de banc indiqué sur aucune autre carte.

En cas de calme ou de vent contraire, ou dans celui où l'on ne se soucierait pas de faire route la nuit, dans le Canal de la Providence, on trouverait un très bon mouillage par 8 brasses d'eau dans un petit enfoncement au N. O. de la pointe S. O. où l'on est parfaitement à l'abri. Le Gouvernement anglais se propose, dit-on, d'établir un poste et d'ériger un phare sur cette pointe, ce qui serait très à désirer. Il est également question d'en élever sur quelques-unes des cayes à l'Ouest du grand banc, et le Gouvernement américain se disposant d'en établir de son côté sur divers points des côtes opposées, la navigation dans ces parages jusqu'ici plus ou moins épineuse, serait rendue aussi sûre que celle de la Manche.

Étant Nord et Sud du Mur percé, à la distance d'environ une lieue (quoiqu'on puisse le ranger de plus près), on gouverne à l'Ouest du compas l'espace de 15 lieues, et l'on se trouvera par le travers de la caye du grand Stirrup, la plus Nord des îles Berry. Ici j'ai remarqué qu'en général il y avait un courant portant O. $\frac{1}{4}$ N. O. et O. N. O. dans l'espace qui sépare Abaco des îles Berry; je pense donc que dans le cas où l'on passerait le Mur percé d'assez bonne heure pour attaquer ce groupe de jour, il conviendrait de gouverner à l'Ouest quelques degrés Sud, et par ce moyen on serait sûr de ne pas le passer sans en avoir connaissance, et on le longerait ensuite jusqu'au grand et petit Stirrup. Mais de nuit il ne faudrait pas gouverner plus bas que l'Ouest, et, à moins d'être très

familier avec ces parages, il convient de mettre en panne après avoir fait les 15 lieues pour attendre le jour avant de changer de route.

Les îles Berry offrent plusieurs petits ports où l'on peut se procurer de l'eau et d'autres rafraîchissements, mais ils ne sont guère fréquentés que par les Povidenciers.

Du grand Stirrup, qu'on peut ranger à 2 ou 3 milles de distance, on gouvernera 8 lieues et deux tiers au S. O. $\frac{1}{4}$ O., laissant le petit Stirrup le plus Ouest de ce groupe à bâbord, distance d'environ une lieue. Cette route conduit sur le banc par 8 brasses d'eau, même fond que sur le nouveau banc. De là au S. O. $\frac{1}{4}$ Sud 9 lieues, pendant lesquelles la sonde diminuera graduellement à 4—3—2 $\frac{3}{4}$, et 2 $\frac{1}{2}$ brasses. Si, en faisant cette route, on trouve un sable dur et que le brasséage diminue à 2 $\frac{1}{4}$, on peut être assuré d'avoir été drossé par le courant vers la basse du milieu (*voyez la Carte*), et sur laquelle les courans portent de tous côtés. Il faut, dans ce cas, venir sans hésiter sur bâbord, car telle est la force de l'attraction vers ce haut fond, que rarement on se trouvera à bâbord de sa route; et surtout ne pas s'inquiéter d'une espèce de remous causé par le courant, et l'on reviendra bientôt dans le chenal, dans lequel le fond est tout le long de la route composé d'une espèce de tuf ou craie molle. Au Sud ainsi qu'au N. E. de ce haut fond il y a bon mouillage par deux brasses et un quart; on a craint pendant quelque temps que

cette basse qui paraissait s'accroître vers l'Est ne finît par obstruer le chenal entièrement et ne forçât à en chercher un autre, ou à renoncer tout-à-fait au passage du banc; cependant, d'après les dernières sondes et recherches, on a trouvé qu'elle n'augmentait pas davantage dans cette direction (d).

Cette dernière route ayant conduit le navire au milieu et sur la partie la plus élevée du banc, et où le chenal commence à s'élargir considérablement, sa route suivante doit être au S. O. $\frac{1}{2}$ Sud, par laquelle on quitte le banc au Sud des cayes Orange (appelées par les Espagnols *Los Roques*), la profondeur de l'eau augmentant graduellement 4, 4 $\frac{1}{2}$, 5, et sur l'accore du banc à 10 brasses. Après avoir couru 11 lieues sur ce rhumb, sans voir ces mêmes cayes qui sont basses et sans arbustes, on peut tenir, si c'est de jour, un peu plus Ouest pour en prendre connaissance; mais de nuit il convient de ne pas changer de route, car, en continuant de gouverner au S. O. $\frac{1}{2}$ Sud, on laissera ces cayes à une distance suffisante à tribord pour n'avoir rien à craindre. Pour

(d) Cette basse ainsi que celle du Ginger Bread-Ground dont on parlera plus bas, ne sont indiquées sur aucune carte que j'aie vue, celle dont j'ai parlé dans la note a, a même une série de sondes régulières de 8, 6, 4 et 3 brasses droit à travers le Ginger Bread. Je les ai établies toutes les deux sur l'autorité de M. de Mayne, et d'après les sondes que j'ai trouvées sur le bord du fond du milieu où les courans m'avaient entraîné dans mon dernier voyage.

plus de sûreté, on pourrait même, si c'était de jusan, tenir quelques degrés plus Sud, après avoir fait les 11 lieues au S. O. $\frac{1}{2}$ Sud.

Des personnes qui ne sont pas bien familiarisées avec cette navigation, ou qui, par prudence, préfèrent mouiller jusqu'au jour, trouveront un bon ancrage dans le S. E., ainsi que dans l'Ouest de ces cayes par $2\frac{1}{2}$, 3 et 4 brasses, et d'un temps calme ou de vents contraires, il serait bon de le prendre également; dans tous les cas il est à propos de ne pas quitter la sonde avant minuit, pour ne pas se trouver à proximité des rescifs du banc de la Caye de Sel avant le jour. Quant à moi, je tiens peu à voir les cayes Orange, ni même les îles Berry, et je les ai passées plusieurs fois de nuit sans en avoir eu connaissance; mais il faut pour cela une brise faite, qui manque rarement dans les mois d'hiver, et surtout avoir soin de bien gouverner et estimer la route avec exactitude, et comme les marées (auxquelles il faut toutefois avoir égard) portent à peu de chose près dans la direction de la route qu'on a à faire, savoir le flot au Sud tendant vers le S. O., et le jusan au Nord tendant vers le N. E., l'un compensera l'autre, tant que l'on sera sous leur influence, et ils causeront peu de différence dans la distance donnée par le log. On met ordinairement de 15 à 18 heures pour traverser le banc; mais il faudrait un hasard bien singulier pour y arriver précisément au commencement d'une marée, et en avoir de cette manière deux favorables et une con-

traire et *vice versa*, ce qui produirait une différence d'environ 4 lieues de plus ou de moins dans l'estime de la route; mais en général on peut compter sur moitié de l'un et moitié de l'autre pendant qu'on est sur le banc. En outre, il est rare de le passer sans avoir une hauteur méridienne sur un de ses points, et par laquelle l'erreur dans l'estime, s'il y en a, se découvre sur-le-champ. Du reste, l'heure de la marée des pleines et nouvelles lunes étant déterminée comme on le verra plus bas, il est facile d'en tenir compte si l'on veut estimer sa route rigoureusement.

En cas de calme ou de petit temps, on peut mouiller pendant le jusan, se laisser dériver avec le flot et remouiller lorsque le navire cesse de dériver. L'ancre tiendra, en outre des mouillages marqués sur la carte, tout le long du chenal. Une légère ancre suffit; on la suspend au-dessous du beaupré, à un grélin passé par une galoche coupée et frappée sur l'ancre en place de l'orin. On file ce grélin avec le câble, gardant le bout à bord, et on relève l'ancre, pour me servir de l'expression reçue en marine, *par le poil*. Il est inutile de recommander de veiller à ce que le navire ne courre pas sur son ancre, et de la lever aussitôt que le flot se fait sentir pour être prêt à dériver avec lui. Le courant, tant de flot que de jusan, est de deux nœuds à l'heure et très régulier, et la mer est pleine à neuf heures les jours de la syzygie, elle

monte de trois pieds (e). Plusieurs auteurs, et parmi eux Purdy, dans son *Mémoire sur les vents, courans, etc.*, ont avancé qu'il n'y avait pas de marées sur le grand banc de Bahama, et qu'elles ne se faisaient sentir que sur ses bords; mais je me suis con-

(e) J'ai dérivé de la manière décrite pendant trois marées, et les ai computées avoir lieu à 9^h 35', leur hauteur verticale se trouvait de 2 pieds à 2 pieds 6 pouces. Mais comme c'était pendant les mortes-eaux, je suis porté à croire les observations du capitaine Parke, qui a été retenu pendant plus de trois jours lors des grandes marées, plus correctes, et en conséquence j'en ai adopté les résultats.

Avant de me décider à mouiller, j'avais persisté à louvoyer avec un bâtiment léger, contre des vents faibles et variables de la partie du Sud, et me trouvai dérivé dans l'Est par la latitude 25° 12', un bon chronomètre que j'avais à bord me donnant la longitude de 80° 43', et d'où je découvris plusieurs pointes de terre qui devaient être une partie des îles Andros. Quelques cartes représentent ces îles et les parties adjacentes comme parfaitement connues et déterminées de tous côtés; mais sachant qu'elles ne le sont pas, je n'ai pas cru devoir imiter les hydrographes et géographes dont l'imagination supplée au défaut d'observations et de données certaines, pour que leurs cartes aient un meilleur coup d'œil; en conséquence, j'ai laissé cette partie indéterminée sur la mienne, d'autant plus qu'elle est de peu d'intérêt pour celui qui passe. Les Providenciers se dirigent à travers les rescifs d'Andros pour se rendre sur le banc; mais ils ne sont pas très communicatifs à ce sujet, la cause en est facile à deviner. Du reste, ces passages ne sont guère praticables que pour des bâtimens légers.

vaincu de la fausseté de cette assertion, admettant toutefois qu'elles n'ont pas toujours la même force , et paraissent être plus ou moins subordonnées aux vents qui règnent dans le golfe de Floride, et qui influent sur la rapidité et souvent sur la direction du courant de ce golfe même.

Toutes les routes déjà indiquées et celles qui le seront encore par la suite, le sont d'après le *compas*, sans avoir égard à la variation que j'ai trouvée en décembre 1823, ainsi que dans mes précédens voyages, être de 6° 35' N. E. sur toute l'étendue du banc, tandis que dans le canal de la Providence, elle n'est que de 5°. C'est le résultat moyen d'un grand nombre de bonnes observations azimutales, qui coïncident aussi avec celles d'autres marins que j'ai consultés, et il paraît que la variation n'a pas subi de changemens depuis long-temps.

En se conformant strictement à ces instructions, on peut s'assurer d'un passage facile à travers des parages que beaucoup de personnes s'obstinent encore à regarder comme hérissés de périls, et qui, en conséquence de cette prévention, préfèrent s'exposer aux dangers réels qu'offre de toutes parts le Vieux Canal; dangers qu'atteste le nombre de navires qui y périssent annuellement.

En passant par le banc pour la première fois, il a, je l'avoue, quelque chose d'imposant et même d'effrayant. La limpidité de l'eau, dont la teinte reflète la couleur du fond jaunâtre, produit un vert de toute

beauté, qui, par un temps serein, se communique aux mâts, hunes, vergues, et même aux visages des hommes qui se trouvent sur le pont. Sa transparence laisse découvrir et paraît même rapprocher le fond de manière à faire croire qu'on pourrait le toucher avec la main. On y aperçoit de nombreuses taches noires qui causent le plus de craintes aux nouveaux venus, quoiqu'elles soient les parties les plus molles du fond, savoir des éponges dont le banc est couvert, et dont les habitans des îles voisines et de Cuba font un commerce considérable. Si l'on ajoute à cela le remole des courans (causé par des inégalités dans le fond, surtout aux changemens des marées), qu'on remarque de temps en temps et principalement dans la partie Nord et par le travers la Basse du milieu, on peut pardonner à celui qui y vient pour la première fois, d'avoir quelque frayeur, que pourpourtant la raison dissipera bientôt, et l'on continuera sa route aussi tranquillement que si l'on était au milieu de l'Océan. Lorsque j'y passai la première fois, je commandais un navire tirant près de treize pieds d'eau, et, quoique muni d'assez bonnes instructions, je n'avais personne à bord qui y eût été et qui pût me guider. Il fallait donc ne m'en rapporter qu'à moi-même; je réussis, et c'est à ce voyage que je dois d'avoir l'habitude de ces parages, et qui a contribué à me les faire connaître plus particulièrement par la suite.

Il est entendu qu'il faut se servir *continuellement*

et sans interruption du plomb de sonde , depuis le moment où l'on arrive sur le banc , jusqu'à celui où on le quitte , et que de plus on s'assure bien de l'exactitude des dimensions de la ligne de log et des horloges , afin d'éviter toute erreur dans l'estime des distances (f).

Qu'il me soit permis d'ajouter ici un avertissement pour ceux à qui cette navigation n'est pas familière , ou qui passent le banc pour la première fois. Rien de plus naturel que de suivre un bâtiment que l'on voit devant soi , et d'imiter sa manœuvre dans des eaux où l'on est étranger , et c'est précisément ce qu'il faut éviter ici. Lorsqu'à l'indécision de sa manœuvre les Providenciers et autres habitués de ces parages , jugent étranger un navire qui les suit , et que ce navire fait toute leur route , ils en changent souvent eux-mêmes pour l'attirer hors du chenal et le faire tomber ainsi au milieu des dangers , afin d'avoir le mérite de l'en sauver , ce qu'ils se font payer très cher , s'ils ne profitent pas de l'occasion pour piller celui qui aura donné dans le piège qu'ils auront

(f) Cette remarque paraît peut-être triviale et hors de saison. J'ai cependant été témoin oculaire à bord de beaucoup de navires de diverses nations , de l'extrême négligence qu'on mettait dans la vérification des horloges et des lignes de log ; dans la manière de jeter celui-ci et d'estimer la route. De là , les énormes différences dans les calculs et souvent la perte du bâtiment.

tendu à son inexpérience : chose qui, soit dit en passant et sans prétendre s'ériger en réformateur, devrait être réprimée avec la plus grande sévérité. J'ai cru qu'il était de mon devoir de prévenir les navigateurs de tous les dangers que présente un passage que je recommande, ayant été moi-même, ainsi que plus d'un de mes contemporains, témoin oculaire de ces manœuvres. Les habitans des Caïques, des îles Turques et de tout le voisinage, se rendent également coupables de ces déceptions. En 1819, étant encalminé sous Miraguane, au débouquement de Saint-Domingue, je vis devant moi un balahou manœuvrant et changeant de route à chaque petite risée de vent, comme pour m'indiquer le mouillage qui est dans l'Ouest de l'île, et que je connaissais bien, mais que j'avais déjà passé. Son but était indubitablement de m'entraîner parmi les rescifs qui sont au Nord et au N. O. de Miraguane, et en ouvrant la pointe, je vis effectivement un navire à la côte, qui était probablement une victime de ces manœuvres. Sur le banc de Bahama, j'ai fréquemment vu de ces bateaux leurreurs; on peut s'en assurer facilement en ayant l'air de vouloir les suivre, et ils ne tarderont pas à commencer leurs évolutions. Les pirates proprement dits ne fréquentent guère ces parages où il ne trouvent ni refuge ni débit des effets volés, et l'on rencontre même rarement des corsaires sur le banc, puisqu'ils préfèrent se tenir aux attéragés.

DEUXIÈME ROUTE.

Par les Riding-Rocs (Miembres).

On peut encore traverser le banc par une autre route que j'indique ici, comme l'ayant une fois faite moi-même, préférant cependant la première, qui présente moins d'entraves.

Après avoir attaqué le bord Nord du banc, et couru les $8\frac{2}{3}$ lieues au S. O. $\frac{1}{4}$ O., et les 9 lieues au S. O. $\frac{1}{4}$ Sud, comme dans la route précédente, on gouverne de nouveau au S. O. $\frac{1}{4}$ O. l'espace de 11 lieues, et l'on quitte le banc en laissant les Riding-Rocs, appelés par les Espagnols *los Miembres*, à tribord. Ces roches sont dépourvues d'arbustes, et ressemblent à des carcasses de navires naufragés, et de là probablement le nom que les Espagnols leur ont donné; à environ 2 lieues au S. O. d'elles, est un écueil sur lequel un galéon espagnol venant du sud, s'est perdu en 1765. Ses débris étaient répandus sur toute l'étendue du banc jusqu'aux îles Berry; son fond a depuis dérivé dans l'Est de cet écueil en 17 pieds d'eau, et l'on suppose qu'il contient encore quelques richesses. La perte de ce bâtiment a été très avantageuse pour les Providenciers.

A l'extrémité Sud du banc de Bemini, sur lequel ce groupe dangereux est situé, il y a un ras de marée

considérable, et sous tous les rapports la première route qui conduit au Sud de tous les dangers existans dans cette partie du banc de Bahama, me paraît mériter la préférence, qui lui est aussi accordée par la majeure partie des marins fréquentant ces parages.

TROISIÈME ROUTE.

Celle-ci aurait pour but d'attérir au S.-E. du banc de la Caye de Sel, dont il sera question plus bas, au lieu d'en attaquer l'extrémité N.-E. où se dirigent les précédentes. Elle est décrite dans des ouvrages anglais, et suivie et approuvée par quelques capitaines que je connais; mais me trouvant bien de celle que j'ai indiquée plus haut, je ne l'ai pas encore essayée moi-même jusqu'à présent. Je la décris donc sans toutefois la recommander ni la déprécier.

Pour la faire, il faudrait commencer par gouverner les $8\frac{2}{3}$ ou 9 lieues au S. O. $\frac{1}{4}$ O., en quittant le grand Stirrup, comme dans les routes déjà décrites, ce premier rhumb étant toujours de rigueur pour trouver le chenal et pour ne pas s'engager parmi les rescifs des environs des îles Berry, Andros et autres écueils qui bordent le golfe de la Providence à l'Est du banc. Le second est le S. O. $\frac{1}{4}$ S. 3° S., par lequel on gouverne pendant 52 lieues pour attaquer l'île Anguilla; ou bien on pourra suivre les différentes routes indiquées dans la première jusque par le tra-

vers des Cayes Orange, et de là faire 29 lieues au S. $\frac{1}{4}$ S. O. 3° O., ce qui mènerait au même but. Cette route présenterait l'avantage de continuer plus longtemps sur les sondes qu'on ne quitterait que par la latitude 24° 10' environ, et d'avoir moins de chemin à faire pour traverser le canal de Santarem, dont on couperait aussi le courant plus obliquement; elle aurait en outre en sa faveur de s'écarter encore davantage des rescifs qui bordent le banc dans l'ouest jusqu'aux Cayes Orange. Mais le banc a-t-il été suffisamment exploré dans le Sud de ces Cayes depuis le point où j'ai cessé de marquer les sondes sur ma carte, jusque par les 23° environ vers l'entrée du Vieux Canal, où elles sont de nouveau bien déterminées sur les cartes que j'en ai vues; et n'y aurait-il pas quelques rescifs, quelques bas-fonds inconnus dans cette partie? c'est ce que je ne saurais affirmer (g).

Quant à ce qui regarde la route à suivre pour traverser le banc de la Caye de Sel en quittant Anguilla, j'y reviendrai plus tard, lorsqu'il sera question de ce banc. Pour le moment, je me borne, comme je l'ai

(g) Aucune des cartes que j'ai examinées ne s'accordant sur les sondes de cette partie du banc, quelques chiffres étant jetés çà et là sur les unes, des rescifs et des bas-fonds étant marqués évidemment au hasard sur les autres, j'ai préféré me dispenser de marquer aucune sonde sur la mienne dans cet espace.

déjà dit, à indiquer cette route pour plus ample investigation des marins qui seraient tentés de l'entreprendre.

DES BORDS NORD ET OUEST DU GRAND BANC DE BAHAMA.

A environ 12 lieues dans l'O. $\frac{1}{4}$ N. O. du grand Stirrup, une des îles Berry qui bordent le banc au N. E., et desquels on a déjà parlé, il existe un haut-fond qui s'étend à environ 4 lieues de l'Est à l'Ouest, et que les Anglais nomment *Gingerbread-Ground*. Il contient des têtes de roches très dangereuses sur lesquelles il ne reste que sept à huit pieds d'eau de basse mer, et les courans y portent avec force de la partie du Nord. Au S. E. de ce banc on trouve un bon mouillage par huit à dix brasses, et à son extrémité O. sont situées les petits Isaacs. Ce haut-fond ne se trouve indiqué sur aucune des cartes que j'ai vues jusqu'ici, je l'ai établi sur la mienne d'après M. de Mayne.

A trois lieues dans l'ouest des petits Isaacs, est situé le grand Isaac, qui, avec quelques îlots ou Cayes appelés *la Poule et les Poulets, et les Frères*, forme l'extrémité N. O. du grand banc. Au N. O. du grand Isaac, il y a un bon mouillage par sept à dix brasses bien à l'abri des vents du Sud. On peut également mouiller à la pointe Sud de cette île, et entre elle et la Poule, il y a cinq brasses d'eau et bonne

tenue. L'acore du banc est tout au plus à 2 lieues du grand Isaac, il y a vingt brasses qui diminuent à quinze et dix, en s'approchant de l'île. A 5 lieues dans le Sud, est situé un rescif très dangereux, appelé *Mozelle* ou *Mozale*; les courans y portent avec violence, et il convient de ne pas le ranger de trop près.

Environ 3 lieues plus Sud, sont situées les îles Bemini qui présentent un petit port avec neuf pieds d'eau, et dans l'Ouest desquelles on trouve mouillage par dix brasses. Il y a un puits de bonne eau douce à la pointe Est de la plus grande de ces îles.

Depuis les Bemini jusqu'à la Caye de Beaks, sous laquelle il y a mouillage, s'étend une chaîne de cayes et rescifs dangereux, parmi lesquels on distingue la Caye du Chat et celle du Canon, d'où quelques marins prennent leur point de départ pour traverser le golfe; mais d'autres préfèrent continuer à longer l'acore du banc jusqu'aux Cayes Orange (*voyez plus bas les routes à gouverner*). Les sondes entre cette chaîne et l'Océan sont de peu d'étendue.

A la Caye de Beaks commence une autre chaîne de rochers stériles appelés les *Riding-Rocs* ou *Miembres*, déjà décrits dans la seconde route (page 24). Les sondes y sont plus étendues et plus régulières jusqu'au plateau des Cayes Orange, lequel une fois atteint, on est assuré d'un bon passage à travers le golfe.

ROUTES

PAR

LE CANAL DE LA PROVIDENCE

ET LE GRAND ISAAC

EN DEHORS DU GRAND BANC DE BAHAMA.

Si le navire tire plus de treize pieds d'eau, il ne faut pas entreprendre de traverser le banc; mais alors il conviendra de suivre une des routes indiquées ci-après.

DU MUR PERCÉ AU GRAND ISAAC.

PREMIÈRE ROUTE.

Du point commun de départ Nord et Sud du Mur percé, on fait les 15 lieues à l'Ouest pour atteindre le grand Stirrup, et après avoir de là couru 3 lieues au S. O. $\frac{1}{4}$ O., on se trouvera Est et Ouest du petit Stirrup. De ce point, on gouvernera 15 lieues à l'Ouest; pendant la moitié de cette route, on n'aura pas moins de dix à douze, et l'autre moitié de cinq à

six brasses d'eau, et l'on trouvera bon mouillage dans le Sud du Gingerbread-Ground (en voir la description plus haut), si l'on était contrarié par le temps. Ensuite 7 lieues au N. O. $\frac{1}{2}$ Ouest dans des sondes régulières de quatre et demi et cinq brasses jusque par le travers du grand Isaac, d'où on prend un nouveau départ pour traverser le golfe.

On peut aussi passer dans le sud de la Poule et Poulets, en changeant la route à l'O. $\frac{1}{4}$ S. O., lorsqu'on est par le travers des petits Isaacs; mais quoiqu'il y ait bonne eau et un fond net partout [voir les sondes sur la carte (h)], il serait préférable de prendre connais-

(h) Ces sondes m'ont été fournies par un officier de la flottille américaine, qui, tout en faisant la chasse aux pirates dans tous leurs repaires, s'occupe en même temps d'observations et de recherches qui peuvent servir au perfectionnement de la connaissance des parages qu'elle parcourt, connaissance que leur gouvernement considère comme propriété publique et que, par un patriotisme bien entendu, il répand autant qu'il est en son pouvoir. Je dois rendre la même justice au Gouvernement anglais; mais malheureusement cette disposition libérale donne la facilité aux spéculateurs de l'un et l'autre pays, d'en profiter ou de prétendre en avoir profité, pour vendre plus avantageusement les cartes qu'ils publient à l'envie l'un de l'autre et en se copiant mutuellement. De là, ces nombreuses publications qui séduisent l'œil par la beauté de l'exécution, et dans lesquelles le vrai et le faux, le douteux et l'imaginaire ont tous reçu le même fini, et sont tellement amalgamés, qu'on ne saurait avoir la moindre confiance dans la plupart de ces cartes.

sance du grand Isaac, pour pouvoir profiter du mouillage qu'il offre en cas de vents contraires.

DEUXIÈME ROUTE.

Si l'on préfère ne pas attaquer le banc au Sud du *Gingerbread-Ground*, on gouvernera du Mur percé à l'O. $\frac{1}{2}$ Nord, ou, si la brise était faible O. $\frac{1}{4}$ N. O. pour ne pas se trouver sous l'influence des courans qui, comme je l'ai dit plus haut, portent sur cette basse, et, après avoir fait 36 lieues sur ce rhumb, on atteindra l'extrémité N. O. du Grand Banc à 3 ou 4 milles de distance Nord du grand Isaac, et dans 9 brasses d'eau. Si on continuait cette route on se trouverait bientôt dans le Golfe, et par conséquent dans le courant qui porte au Nord avec une violence telle, qu'aucun navire ne saurait lutter contre. Par cette raison, si les vents étaient trop courts pour présenter le cap au Sud ou S. $\frac{1}{4}$ S. E., de manière à prendre le courant sous le bossoir de tribord, et pouvoir toujours porter bon plein pour ranger l'acore du banc, il conviendrait d'y mouiller ou de se maintenir en louvoyant à petits bords sur les sondes dans le Nord de l'île pour attendre un changement de temps.

Il est donc important de n'attaquer le grand Isaac que le matin pour pouvoir continuer pendant le jour sur l'acore du banc qui, par la blancheur du fond et par la transparence de l'eau, est visible à une grande profondeur.

ROUTES

DU GRAND ISAAC

A LA CAYE DU CANON

ET A CELLES D'ORANGE.

La navigation le long des côtes et rescifs de la Floride pour remonter vers le Sud, est si dangereuse, que je ne conseillerais à personne de l'entreprendre, à moins d'un cas d'extrême nécessité. Même en venant de la Caroline au Sud, je ne longerais la côte que jusqu'à Tybee seulement, et de là, je n'hésiterais pas à la quitter pour traverser le Golfe et faire le tour du petit banc de Bahama et attaquer le Mur percé.

On a déjà vu par la description de la chaîne de cayes et rescifs qui s'étend du grand Isaac vers le Sud, qu'elle n'est pas éloignée de l'acore du banc au-delà de laquelle il n'y a plus de fond, et où le courant du Golfe de Floride (appelé par quelques géographes *Nouveau Canal de Bahama*) étant le plus resserré dans cette partie, se fait sentir dans sa plus grande violence. Il importe donc de se maintenir, autant que possible, sur les sondes, ou du moins de

ranger les différens groupes de cayes, de manière à ne pas les perdre de vue de la tête des mâts, et dans aucun cas n'entreprendre cette route qu'avec des *vents portans*. D'un autre côté, il faut aussi se méfier des courans qui portent sur toutes les ouvertures que présentent les rescifs du banc de Bemini. Tout dépend donc ici du temps, des circonstances, de la sagacité et de la vigilance du navigateur. Je vais toutefois indiquer les différens rhumbs à suivre pour se rendre au banc de la Caye de Sel, dont on verra la description plus bas.

Du grand Isaac, après l'avoir amené à l'Est, on gouverne S. O. $\frac{1}{2}$ Sud (toujours du compas) 6 lieues, et l'on se trouvera par le travers du rescif Mozelle, sur lequel les courans portent avec force. Les sondes varient dans ce trajet de $6\frac{1}{2}$ à 10, et travers la Mozelle à 16 et 17 brasses.

De la Mozelle jusque par le travers de la Caye du Canon on longe l'acore du banc dans 14 à 17 brasses en faisant $5\frac{1}{3}$ lieues au S. 2° O. Pendant cette route on passe à vue de deux Bemini où l'on peut mouiller et se procurer de l'eau fraîche si l'on en a besoin.

C'est de la Caye du Canon que beaucoup de capitaines prennent leur point de départ directement pour le banc de la Caye de Sel; d'autres continuent sur le banc jusqu'à la Caye de Beaks en gouvernant 4 lieues au S. E. $\frac{1}{4}$ S $\frac{1}{2}$ Sud et partent de ce point; mais dans l'un et l'autre cas, il faut avoir soin, après avoir quitté la sonde, de gouverner plus haut, c'est-à-dire à l'Est

de la ligne directe pour ne pas dépâler dans le courant du Golfe et dans celui du canal de Santarem qui y débouche, et s'exposer à être jeté sur les côtes de la Floride. Je citerai ici le passage d'un journal qui me fut communiqué, il y a quelques années, et qui fournit une autre preuve de la violence, et en même temps de l'irrégularité des courans dans ces parages. Le voici :

« Nous prîmes notre départ de l'Ouest de la Caye du
 » Chat (banc de Bemini), et gouvernâmes au S. S. O.
 » pendant 24 lieues; ensuite au S. S. O. $\frac{1}{2}$ Sud 6 lieues,
 » les vents étant au N. O. et par grains; nous chan-
 » geâmes encore de route et gouvernâmes au S. S. O.
 » $\frac{1}{2}$ O. six autres lieues filant 8 noeuds. Au moment
 » où nous étions occupés à diminuer de voiles pour
 » attendre le jour, supposant le navire à la proxi-
 » mité du Boulet ramé, il fit côte sur le rescif de
 » Carisford (Floride) (23 lieues au Nord du point
 » où nous nous faisons), et fut bientôt mis en pièces.
 » La route gouvernée, équivalait à 26 lieues au S. S.
 » O., tandis que le navire en avait effectivement fait
 » 24 au O. S. O., il avait donc; par la force du cou-
 » rant et pour ainsi dire, droit dans le lit du vent,
 » dérive de quatre quarts. »

On ne peut donc trop recommander d'apporter la plus stricte attention à la direction de ces courans dans des parages où, comme dans ceux-ci, il est difficile de les déterminer même d'une manière approximative, puisque les données générales, fondées sur l'expérience, se trouvent souvent en défaut. Je

citerai dans la suite de cette instruction ce qui m'est arrivé à moi-même à cet égard , sans cependant avoir éprouvé des résultats aussi fâcheux.

Ce que je dis à ce sujet, n'est pas encourageant, et malgré cela, si je me trouvais commander un navire qui ne pût traverser le banc, je préférerais encore cette route à celle du Vieux Canal, qui, outre qu'elle est beaucoup plus longue, offre autant et plus de danger et de courans aussi violens et aussi peu déterminés que le sont ceux de ces parages.

Quelques navigateurs enfin, de l'avis desquels je me rangerais moi-même, se tiennent sur le banc en 10 brasses en gouvernant 5 lieues au S. E. $\frac{3}{4}$ S. $\frac{1}{2}$ Sud, jusque par le travers des Riding-Rocs, et de là 5 autres lieues au S. $\frac{1}{2}$ O., ce qui les conduit aux Cayes Orange d'où le passage travers le golfe ne présente plus de difficultés.

Routes par le banc de la Caye de Sel à l'île de Cuba et au golfe du Mexique.

Par la première route on quittera le grand banc de Bahama par environ 24° 40', et par la seconde dans la latitude de 25°, d'où il s'agit de se rendre à l'extrémité N. E. du banc de la Caye de Sel, appelé par les Espagnols *Placer de los Roques*, et qui est bordé au Nord dans toute son étendue de l'Est à l'Ouest par une chaîne de rochers et îlots au nombre de plus de cent. Ils sont pour la plupart stériles, de peu d'é-

l'évation et d'étendue, détachés l'un de l'autre, et habités par une quantité innombrable d'oiseaux. Il ne faut jamais attaquer cette chaîne de nuit, quoiqu'il y ait bonne eau auprès et entre eux; mais il importe d'en avoir connaissance soit en venant du banc, soit après en avoir fait le tour par le grand Isaac. La caye la plus Ouest de cette chaîne est celle du Boulet ramé, ainsi nommée à cause de sa forme qui a deux sommités arrondies, liées ensemble par un plateau moins élevé qu'on ne découvre qu'en s'approchant de plus près. Vers le milieu de cette chaîne se trouve une île un peu plus grande que les autres et qui tire son nom de Caye à l'Eau (*Cayo del Agua*), de l'eau fraîche qu'on y trouve. Au Sud de cette île il y a un très bon mouillage par $6\frac{1}{2}$ brasses qui est parfaitement abrité. Les bâtimens de la flottille américaine, qui croisent contre les pirates, l'ont adopté pour un de leurs lieux de rendez-vous, et pour y faire de l'eau qui est meilleure que celle que fournit aux navires la fontaine publique à la Havane. En venant du large, ils se rendent au mouillage par les passes qui sont à l'Est et à l'Ouest du groupe qui entoure la Caye à l'Eau. Ces passes, quoique profondes, sont étroites, et ne sont guères fréquentées que par de petits bâtimens; cependant, au besoin, elles offriraient également un refuge à des navires plus forts. J'ai remarqué dernièrement quelques cabanes sur l'île qui était, avant que la flottille américaine ne l'eût adoptée pour lieu de rendez-vous, très fréquentée par des

écumeurs de mer, qui de cette position guettaient les navires qui traversaient le banc, aussi bien que ceux qui longaient les cayes en dehors.

L'extrémité Est de cette chaîne est formée par un groupe de cinq rochers, appelés *Cayes du Chien*. Ils sont nus, peu élevés et arrondis, et usés par la mer qui y brise constamment, et blanchis par les excréments des oiseaux qui en sont les seuls habitants. Au S. E. des Cayes du Chien il y a encore quelques groupes de roches, séparés par des intervalles, et s'étendant vers l'île Anguilla, qui forme l'extrémité du banc vers le S. E. La position d'Anguilla et des cayes adjacentes a été bien déterminée par des observations, faites tant par les Espagnols que par les Anglais; mais les groupes intermédiaires jusqu'aux Cayes du Chien, ne me paraissent pas avoir été explorés avec les mêmes soins. N'ayant pas eu occasion de les examiner moi-même, je les ai établis sur ma carte d'après un plan espagnol; le plus Nord de ces rochers anonymes me paraîtrait cependant placé trop près des Cayes du Chien, n'y laissant qu'un intervalle de 4 à 5 milles, et en rangeant ces dernières d'un temps clair, je n'ai pas pu découvrir d'autres roches à bâbord, même de la tête des mâts d'un bâtiment de 300 tonneaux, tandis que je distinguais quelques-unes des Cayes à l'Eau, dont, cependant, la plus rapprochée était à 7 ou 8 milles de distance.

Tout le long de la chaîne qui borde le banc au Nord et à peu de distance d'elle on trouve fond à

17 jusqu'à 20 et 24 brasses, et l'on m'a dit qu'au Nord du Boulet ramé il y avait un mouillage passable par 6 et 7 brasses. Ce mouillage me paraîtrait cependant peu sûr, à moins de calme ou de petit temps; car il doit être naturellement exposé aux vents de Nord et N. O. qui soufflent souvent très fort dans ces parages (i).

C'est le groupe des Cayes du Chien qu'il faut attaquer en venant du banc de Bahama par la première et deuxième route, indiquées dans cette instruction, et l'île Anguilla si l'on vient par la troisième, pour traverser le banc de la Caye de Sel.

Quant à la route à suivre à travers le canal de Santarem, on a adopté pour principe qu'il faut gouverner plus haut, lorsque les vents dépendent de la partie du Sud, qu'avec des vents de celle du Nord, dans la supposition que le courant qui porte au N. O. à raison de plus de deux nœuds et davantage à mesure qu'on s'approche du banc de la Caye de Sel, serait suffisamment influencé par les vents pour causer une différence matérielle dans la route, par laquelle on le traverse. Tout ce que je peux dire à cet égard, est, que deux fois de suite, ayant quitté les sondes au Sud des Cayes Orange par la latitude

(i) Le capitaine Doorman, du navire la Sophie de Hambourg, m'a dit avoir passé une nuit à ce mouillage, en décembre 1823, et avoir trouvé la tenue très bonne, quoiqu'il ventât de la partie du N. O. bon frais.

de 24° 30' environ, les vents étant de la partie de l'E. N. E. et N. E. bonne brise, j'ai eu connaissance des Cayes du Chien, la première fois un peu au vent, et la seconde, une couple de milles sous le vent, et qu'en décembre 1823, ayant quitté le banc presque au même point, avec le même vent et gouvernant la même route, je me suis trouvé à Midi par l'observation à 16' au Nord desdites cayes, et fus obligé de laisser arriver pour prendre connaissance de la chaîne décrite plus haut, et dont en conséquence je fis, cette fois-là, le tour en dehors. Il est vrai que dans ces trois voyages je quittais le banc dans la nuit et sans avoir vu les Cayes Orange, et que les deux premières fois c'était de flot et la dernière de jusant, ce qui aurait pu mettre mon point de départ un peu plus Nord, mais ne jamais produire la différence énorme de 6 lieues en latitude dans un si court trajet. J'avouerai aussi que la brise était un peu moins forte cette dernière fois, et que le bâtiment n'était pas de la meilleure marche; mais on a porté la même attention à gouverner et à estimer la route que dans les voyages précédens, de sorte, je le répète, qu'à moins d'un concours extraordinaire de circonstances, en admettant toutes les causes qui auraient pu faire dévier le navire de quelques degrés du compas, plus au Nord, le résultat n'aurait jamais pu être la différence énorme d'un quart et demi et plus dans l'aire de vent gouverné.

J'ai également trouvé dans cette dernière traver-

sée que, pendant ma route du Boulet ramé à la Havane, les courans me drossaient constamment vers le Nord, tandis que, dans un voyage précédent et dans la même saison, la route au O. S. O. me conduisit droit par le travers du Moro. Il est donc, comme je l'ai déjà dit, difficile, sinon impossible, de déterminer la direction des courans dans des parages où ils paraissent varier constamment; beaucoup d'attention et d'habitude doivent y guider le navigateur.

Pour traverser le banc de la Caye de Sel, on laisse celles du Chien à tribord, en les rangeant de près dans $9\frac{1}{2}$ brasses d'eau, et gouverne au O. $\frac{1}{4}$ S. O. $\frac{1}{2}$ S., pendant 11 lieues. Par cette route on passera le Boulet ramé à une petite lieue de distance. Ou bien on peut gouverner au S. O. $\frac{1}{2}$ O. la même distance, et l'on passera dans le Nord en vue de la Caye de Sel. En suivant la première de ces routes, on ne trouvera pas moins de 7 brasses d'eau, fond de gros sable gris, et l'on aura la chaîne des cayes du Nord du banc toujours en vue de la tête des mâts. Sur la seconde route on trouvera 8, 7, 6 et 5 brasses, même fond mêlé avec du corail.

Sur la Caye de Sel il y a quelques habitans qui y font du sel, et l'on peut s'y procurer de la bonne eau et quelques rafraîchissemens; le mouillage y est bon au S. O. de la caye. A 2 lieues au N. O. est un écueil appelé *Rompidas*, et au S. E. un autre qui porte le nom de *Lavanderos*. La mer y brise si for-

tement, même en temps de calme, qu'on les discerne de fort loin, mais tous près et entre ces écueils et la Caye de Sel il y a bonne eau. Tout le long de la route, à travers le banc, on peut mouiller au besoin et en cas de mauvais temps, se réfugier sous la Caye à l'Eau où l'on est en sûreté, ainsi que j'ai déjà eu occasion de le dire plus haut.

Si, en suivant la troisième route à travers le grand banc de Bahama, on atterrit à l'île Anguilla, on gouverne de là à l'O. $\frac{1}{2}$ Sud pendant 16 lieues, pour passer au Nord de la Caye de Sel ou bien 7 lieues au O. S. O. pour quitter le banc à l'acore du Sud et entrer dans le canal St.-Nicolas.

On peut aussi arriver sur le banc par le Nord des Cayes du Chien, qu'on laisserait à bâbord. J'ai indiqué les sondes de ces passages sur ma carte; de ce dernier, d'après l'autorité d'un plan manuscrit anglais et de ceux par l'île Anguilla, d'après un plan espagnol à très grand point, qui m'ont été communiqués l'un et l'autre pendant mon dernier séjour à la Havane (1824); mais n'ayant pas fréquenté moi-même ces passages, je ne saurais garantir l'exactitude de ces données. Les sondes sur la route pointillée du navire Elbe sur ma carte, sont tirées de mes propres journaux.

Je préférerais toujours traverser le banc de la Caye de Sel plutôt que d'en faire le tour en dehors, puisque la mer y est, en tout temps, belle et qu'il y a mouillage en cas de vents contraires, ou de tour-

mentes de N. O., qui sont fréquentes dans ces parages pendant les premiers mois de l'année; et comme on ne doit jamais s'en approcher que de jour, et attendu qu'on peut ranger les roches dont il est bordé, de si près, la moindre attention suffit pour s'assurer d'un bon passage. Mais il faut se dépouiller du vieux préjugé de fuir au large à l'aspect de la première pointe ou roche qui se présente, sans l'examiner; de cette prévention contre toute espèce d'innovation qui domine parmi beaucoup d'anciens marins, lesquels, soumis avec une respectueuse obstination à l'empire des routines que leur ont léguées leurs aïeux, font fréquemment des détours qui prolongent leur traversée et souvent les exposent à des dangers réels, lorsqu'ils cherchent à en éviter d'imaginaires. Je demande pardon de cette digression, et je reviens à mon sujet.

J'ai acquis la conviction positive qu'il convient de se diriger sur la Caye du Chien en quittant le banc, soit Sud de celles Orange ou des Riding-Rocs, et surtout de ne pas les attaquer de nuit. Si, ce qui arrivera rarement, on se trouvait au Sud de ces cayes, on s'apercevra aisément de l'erreur, et l'on pourra la corriger plus aisément encore en venant sur tribord. Si, au contraire, comme cela m'est arrivé lors de mon dernier voyage, on a couru la distance de 20 à 22 lieues après avoir quitté la sonde, et qu'on ne voie pas les cayes et ne trouve pas de fond, on peut être assuré d'avoir été drossé au Nord, et il faut alors

gouverner de manière à avoir connaissance des cayes au Nord du banc, qu'on peut, comme je l'ai dit, ranger de près jusqu'au Boulet ramé, pour y prendre un nouveau départ pour l'île de Cuba, de sorte que, d'une manière ou de l'autre, on sera sûr de parvenir au but qu'on se propose.

Il est essentiel, et j'ose dire absolument nécessaire, d'avoir connaissance de cette chaîne de cayes, et de s'en tenir en vue jusqu'à son extrémité Ouest, car on risquerait de dépâler au large et vers la côte de Floride, ou d'être entraîné tout-à-fait hors du golfe par le courant qui y porte au Nord, à raison de plus de 4 milles à l'heure, et contre lequel aucun bâtiment ne saurait lutter, à moins que ce ne soit un navire à vapeur, avec une puissance pareille à celle du Robert-Fulton, qui fait les voyages de New-York à la Nouvelle Orléans. Et encore celui-là se tient-il sur les bords du courant et le long des rescifs de la Floride, où il peut se hasarder, vu la force de sa mécanique et son peu de tirant d'eau.

On cite à New-York l'anecdote d'un capitaine qui, ayant doublé le grand Isaac, s'avisa de faire route en ligne directe pour la Havane, sans s'inquiéter ni du banc de la Caye de Sel, ni du courant du Golfe. Ce dernier ne tarda pas à s'emparer de son navire, et l'entraîna au-delà des rescifs de Matanilla, d'où il fit d'inutiles efforts pour remonter, et se trouva contraint de faire le tour du petit banc de Bahama et des îles Abaco, pour chercher de nouveau le Mur

percé. On prétend que ce capitaine fit la même manœuvre et le tour d'Abaco trois fois avant que de réussir à gagner le port de la Havane; le fait est, qu'il a mis plusieurs mois pour faire une traversée qui, par le grand banc et même par le grand Isaac est ordinairement de 12 à 15 jours et souvent seulement de 10.

En quittant le banc de la Caye de Sel, si l'on a Matanzas pour destination, il faut gouverner à l'O. S. O., et après avoir couru 20 lieues sur ce rhumb, on verra les Cabasses ou Mamelons de Calemelioca sur l'île de Cuba.

Longeant la côte, on découvrira le Pan de Matanzas, qui cependant ne paraît bien distinctement que lorsqu'il se détache d'avec des montagnes de cuivre dans la direction S. E. A moins de vouloir se rendre à Matanzas, il ne faudrait pas trop hanter la côte, de crainte des pirates qui y fourmillent, et qui, comme il a déjà été dit, ont leurs repaires dans les environs de cette ville et leurs dépôts dans la ville même (*k*), et qui, cachés par les hautes terres, fondent inopinément sur les navires qui passent. Si l'on

(*k*) Je m'abstiens de faire ici des réflexions étendues quoique la matière offrirait un vaste champ. Ces brigandages se font si ouvertement et si impunément, qu'on serait tenté de les croire sinon autorisés, du moins tolérés. Les marchandises et les effets volés se vendent publiquement à Matanzas et même à la Havane! Dans le fond de la baie et à peu de distance de cette dernière ville, est situé un petit bourg appelé Règla, où le

doit se rendre à la Havane, il convient de faire route directement de la Caye de Sel ou du Boulet ramé pour le Moro. Cette pointe avec son phare et surtout le fort de Cabana au dessus d'elle, avec ses embrasures et mâts de signaux, se détachent des hautes terres éloignées dans l'Ouest, et se voient de fort

armemens des pirates s'effectuent librement sous les yeux des autorités espagnoles, qui ne paraissent pas y faire la moindre attention; on assure même que les principaux armateurs de ces forbans résident à la Havane. On sait que plusieurs bâtimens ont été attaqués et pillés dans la rade même; et au mois de décembre, durant mon dernier séjour dans ce port, un capitaine qui se rendait entre 8 et 9 heures du soir à bord de son navire amarré sous Règla, fut attaqué et dévalisé ainsi que les deux hommes de son canot par une embarcation remplie de gens et qui *venait de terre*. Le gouvernement des États-Unis est jusqu'ici le seul qui ait pris des mesures efficaces pour détruire les pirates (que les équipages de ses bâtimens de guerre poursuivent jusque dans l'intérieur de l'île) afin de protéger le commerce de son pays. Les gouvernemens Européens qui sont informés que les sujets de leurs souverains sont constamment pillés et massacrés, n'ont encore rien fait pour empêcher ces horreurs. Les bâtimens de guerre espagnols de l'île sortent souvent mais n'atteignent jamais les coupables qui sont en parfaite sûreté. Des représentations sérieuses de la part des armateurs et des assureurs, finiraient par leur faire obtenir une protection efficace de leurs gouvernemens respectifs, sans laquelle ils ne pourront jamais naviguer avec sûreté dans ces parages. Les assureurs de Londres en ont fait, il y a quelque temps, à l'amirauté anglaise, et il s'en

loin. En entrant dans le port de la Havane, il faut ranger le Moro de très près, et ne laisser tomber l'ancre qu'après être bien avancé dans la baie, à cause d'un écueil dangereux qui se trouve en dedans du Moro, et qu'il faut laisser à tribord. Il ne faut guère compter sur un pilote avant d'avoir dépassé cet écueil.

est suivi une correspondance assez singulière entre le comité de Lloyd's et le secrétaire de l'amirauté, mais les résultats en ont été peu satisfaisans. Les bâtimens de guerre anglais qui viennent dans ces parages, chargent des piastres, de l'or et de la cochenille à la Havane, et disparaissent aussitôt. Cependant, voici ce que me marque un ami de la Havane, en date du 6 mai 1824, et qui a aussi paru dans une des feuilles de Paris, à peu près dans les mêmes termes.

« Le capitaine de la corvette de S. M. Britannique, Icarus, » que vous savez être une de nos habituées pour le transport » des métaux précieux, a bien voulu se déranger un instant » de ses opérations commerciales, pour donner la chasse aux » pirates qui étaient devenus par trop impudens. Ses embar- » cations viennent de détruire un de leurs repaires à Cayo- » Blanco (près Bahia Honda, à environ 10 lieues dans l'Ouest » de la Havane). On y a trouvé une douzaine de grands bâ- » timens coulés ou brûlés, et parmi eux un brig français » dont je n'ai pu apprendre le nom. Les équipages en avaient » sans doute été assassinés, car on y a trouvé plus de cent » cadavres. On m'a assuré que le général espagnol s'était po- » sitivement refusé de coopérer avec le commodore anglais » dans cette entreprise. Le pirates avaient eu le temps de se » sauver à terre, où, comme vous le penserez bien, ils sont » en toute sûreté, et probablement déjà de retour à la Ha- » vane. Leurs goëlettes ont été prises, et une d'elles a été,

On peut aussi mouiller en dehors en grande rade, mais la tenue n'y est pas des meilleures, et la mer y est quelquefois très grosse. Le port de la Havane étant très bien connu, je m'abstiens d'en donner d'autres détails.

Si je devais me rendre à la Nouvelle-Orléans, je

» m'assure - t - on, fréquemment et tout dernièrement vue à
 » Règla; on les a toutes reconnues pour avoir fréquenté ce
 » port. »

Voilà donc un établissement de brigands à une petite distance de la capitale, des bateaux-pirates qui fréquentent le port de cette même capitale, et un général qui refuse de prêter main-forte à des étrangers qui veulent bien faire la police dans son propre pays. Des faits semblables ne paraissent pas exiger d'autres commentaires.

Voici ce qui m'est parvenu depuis par la voie de New-York : extrait d'une lettre de la Havane, datée du 30 août 1824.

» Il est important de faire connaître aux marins qui fréquentent ce port, que l'on aperçoit de temps en temps un feu tour-
 » nant semblable à celui du phare du Moro, à environ 8 lieues
 » dans l'Est de ce dernier, et qui ne peut avoir d'autre but
 » que d'attirer les bâtimens qui se trouvant aux approches
 » des terres, et prenant ce feu pour celui du Moro, s'y ha-
 » leraient encore davantage, et se verraient, par ce moyen,
 » encaulinés sous la terre au point du jour. C'est alors que
 » les pirates, après s'être assurés à leur aise et sans être vus,
 » de la force du bâtiment ainsi trompé, l'abordent dans des
 » petites embarcations ouvertes, le pillent, massacrent l'équi-
 » page, et laissent le navire s'en aller en dérive. J'ai eu ce
 » feu en vue pendant quatre heures, et si j'avais été moins

prendrais mon départ du Boulet ramé, et je gouvernerais à l'O. S. O., jusque par le travers de la pointe de Mariel, au-dessus de laquelle on découvre la Table de Mariel, haute terre bien reconnaissable en la relevant au sud dans le fond d'une petite baie, et détachée des montagnes du Dauphin qui sont à l'Ouest. De ce point il convient de gouverner au N. O., à cause du courant du golfe, qui porte au N. E. à raison d'un mille à l'heure, et que l'on a à traverser verticalement. Ayant passé la latitude des Tortugas, qui sont placés dans le N. O. de l'extrémité du rescif de la Floride, il faut serrer le vent davantage, et parvenu à la latitude de 29° , on trouvera des sondes régulières qui conduisent jusqu'aux embouchures du Mississipi. Il faut attaquer ces embouchures dans le nord de leur latitude pour ne pas les manquer et être entraîné dans le golfe, en évitant toutefois les îles Chande-leures, dont l'extrémité Sud est par $29^{\circ} 30'$, et vers

» familiarisé avec la côte, je n'aurais probablement pas découvert la déception, et je serais devenu la proie de ces maraudeurs féroces.

» *N. B.* A quatre heures du matin je relevai ce feu au S. $\frac{1}{4}$
 » S. O. et à 5^h au jour le phare du Moro me restait à O. $\frac{1}{4}$
 » S. O. distance de 8 lieues. »

C'est probablement au dessus de Rustinel que ce feu leurreur avait été établi, car la pointe qui avance un peu dans la mer, se dessine la nuit à peu près comme celle du Moro et la Cabana au-dessus d'elle.

lesquelles les sondes diminuent subitement de seize à quatre brasses. Elles sont si basses, qu'avec trois brasses et demi de fond, on les découvre à peine de la tête des mâts. La Balise est une espèce de clocher à jour sur lequel on entretient un fanal ; elle est située à l'entrée de la passe de l'Est, en dedans de la barre. A celle de la Passe aux loutres, on a construit un phare très élevé, qui, m'a-t-on dit, est en activité depuis quelque temps ; il est situé à environ 2 lieues au nord de la Balise.

L'entrée des baies de Mobile et de Pensacola, étant de quelques degré plus Est que le Mississipi, il faut, pour s'y rendre, serrer le vent encore davantage après avoir doublé les Tortugas, entre lesquelles et le banc de la Caye Marquès (un sable mouvant), on trouve un bon passage ayant 15 brasses d'eau, qui abrège la route, mais qu'il ne faut pas entreprendre de nuit, ni sans voir les Tortugas que l'on range à la distance de 2 lieues. Ces îles, quoique basses, et dont quelques-unes sont couvertes de mangliers, se voient à 4 lieues de distance.

Si cet essai est accueilli favorablement du public, je lui soumettrai d'autres plans et instructions pour la navigation des côtes de la Floride de l'Ouest jusqu'à la Nouvelle-Orléans, ainsi que pour celle du Mississipi, sur laquelle je possède des détails intéressans que j'ai

recueillis moi-même sur les lieux, ou que je tiens de marins intelligens et expérimentés; observations que j'ai eu d'autant mieux occasion de compléter, que je me suis trouvé une fois (en 1821) retenu plus de trois semaines sur le fleuve par des vents du Nord, avant que de pouvoir atteindre la ville. Je m'étendrai également sur la navigation des côtes de la Floride de l'Est jusqu'au débouquement entre le cap de Carnavare et les Matanillas. Des matériaux pour ce travail sont préparés, mais des circonstances indépendantes de ma volonté m'ont empêché jusqu'ici de les mettre en ordre.

Je suis également préparé à y joindre quelques observations sur le fameux courant du Golfe qui se fait sentir jusqu'à la queue du banc de Terre-neuve, et j'ose dire jusqu'aux Açores, et dont j'ai fait un objet d'étude particulière dans les nombreuses traversées que j'ai faites sur l'Océan Atlantique. Les marins français paraissent avoir donné jusqu'ici peu d'attention aux faits que je me propose de traiter, et quelques-uns même (quelque extraordinaire que paraîtrait une pareille prévention) les traitent de chimère, malgré les nombreux ouvrages qu'ont publiés sur ce sujet depuis près de trente ans, des savans et des marins habiles de diverses nations. Ils pourraient néanmoins abrégier souvent leur traversée, soit en se maintenant dans le courant pour se rendre en Europe, soit en l'évitant pour aller sur les côtes de l'Amérique du Nord. Mon but ne sera jamais, comme il ne l'a ja-

mais été, de blesser les opinions de personne, mais seulement de combattre de vieux préjugés et de répandre, pour tâcher de les détruire, toutes les lumières que l'expérience m'a fournies, me rendre utile en faisant connaître des vérités prouvées tant par d'autres que par moi, et non encore publiées en France, tel est mon seul but.

SUR LA NOUVELLE PROVIDENCE ET LE PORT DE NASSAU.

Si dans les parages inhospitaliers dont nous avons parlé, des avaries ou toute autre cause forçaient le navigateur à chercher un refuge momentané, il le trouverait à la *Nouvelle-Providence*, qui présente un point de relâche et quelques ressources. L'auteur envisage donc comme un complément indispensable de l'instruction qui précède, les renseignemens qu'il va présenter à ce sujet, et qu'il tient d'un ancien officier qui a été long-temps employé dans le port de Nassau.

Cette île, dont la ville porte le nom de *Nassau-Town*, est située en latitude $25^{\circ} 5'$, et longitude $79^{\circ} 39'$, et est le chef-lieu et le siège du gouvernement des Lucayes, qui sont sous la domination de la Grande-Bretagne. Elle est d'environ 5 lieues de long sur 2 de large. Son port se trouve au Nord, et il est abrité

et formé par Hog-Island, sur l'extrémité Ouest de laquelle il y a un phare.

En venant du Mur percé, la route est au S. $\frac{1}{2}$ O., 15 lieues de distance, mais il faut gouverner plus haut, à cause du courant qui porte assez fortement à l'Ouest entre Abaco et les îles Berry.

Si l'on vient de l'Est, il convient de se tenir dans la parallèle de 25° 20' et 25° 30', pour attaquer Harbour-Island, qui est situé par 25° 31' à l'extrémité Nord d'Eluthera, Ethera ou île Albâtre à 10 lieues au S. E. de laquelle est l'île San-Salvador, où Christophe-Colomb prit terre pour la première fois.

La route de Harbour-Ile à l'île aux OEufs, est à l'O. $\frac{1}{4}$ S.; mais il ne faut pas la ranger de trop près, à cause des roches dont plusieurs sont à fleur d'eau, et qui s'étendent à environ trois ou quatre milles au large; mais comme l'eau est très limpide dans ces parages, on peut les voir aisément de la vergue de misaine ou du bout du beaupré, et en conséquence les éviter facilement. La route de l'île aux OEufs à la Providence, est le S. O. $\frac{1}{4}$ S., distance 11 lieues, et comme les cayes forment ici un enfoncement, il faut faire attention de ne pas s'y engolfer, surtout en hiver, durant lequel les vents du Nord prévalent ici, d'autant plus que les rescifs qui bordent cette espèce de baie, sont à pic, et n'offrent aucun refuge. Le seul que l'on trouverait serait l'ouverture qui se présente entre l'île Rose et les rochers aux Fous, en dedans desquels il y a un plateau avec des sondes régu-

lières de vingt-sept à vingt-neuf pieds et bon mouillage.

En été, les vents du Nord étant rares, et les vents alisés soufflant bon frais dans ces parages, il est préférable de ranger la côte de près, car dans le cas où l'on serait entraîné par le courant sous le vent du port de Nassau, il serait peut-être difficile d'y remonter. La ville est très reconnaissable par une maison blanche qui est celle du gouvernement, située sur le sommet de la colline, et que l'on découvre par-dessus Hog-Ile. Il faut amener cette maison au S. S. O. $\frac{1}{2}$ O., et gouverner sur ce rhumb jusqu'à une lieue de Hog-Ile, où l'on ne tardera pas à voir paraître un pilote.

L'entrée du port est par l'extrémité Ouest de l'île Hog, où est placé le phare; on y trouve dix-huit pieds d'eau, fond de sable, mais la tenue n'est pas bonne. Dans le milieu il y a un banc sur lequel il n'y a que quatre pieds d'eau, et qui forme de chaque côté un chenal dans l'un desquels on mouille.

Du port de Nassau jusqu'à Frozen-Key, la plus Sud des îles Berry, il y a 11 lieues, et la route est le N. O. Au sud de ce groupe, et entre lui et les îles Andros, est un passage que les Providenciers appellent la *passe de N. O.*, et par laquelle ils vont sur le banc. On y trouve de onze à douze pieds d'eau; mais, comme je l'ai dit dans la note (e), (voyez la note de la page 19), un étranger ne sera guère tenté d'entreprendre cette passe ni de suivre les habitués de ces parages dans leur route par les Bemini, par où ils se

rendent dans le golfe et aux Martyrs, ou rescifs de Floride; j'ai cru inutile d'en entretenir le lecteur, et n'en ai fait mention que pour compléter la description de la partie navigable du grand banc de Bahama; et quant aux îles et cayes qui bordent le petit banc, je me réserve d'en donner un détail exact dans la seconde partie de ce traité, que je me propose de soumettre au public plus tard.

Au Hayre, décembre 1824.

FIN.

NOTES.

La pointe N. E. d'Abaco se trouve placée, sur une carte publiée à Paris en 1801, d'après des plans espagnols, en latitude $26^{\circ} 30'$, et en longitude $79^{\circ} 23'$. De Mayne la place à $26^{\circ} 19'$, longitude $79^{\circ} 15'$. Une bonne observation méridienne, que j'ai eu occasion de prendre dans ces parages mêmes, et la longitude déduite de celle que m'avait donnée le chronomètre le matin, ayant eu, à peu de chose près, le même résultat, j'ai adopté la position que De Mayne assigne à cette pointe.

Le Mur percé est, d'après la carte française, placé à quatre lieues plus Ouest, mais dans la même latitude que sur la mienne. D'autres cartes espagnoles le mettent $3'$ plus Nord et $5'$ plus Ouest; mais, d'après des observations plus récentes, faites par les Anglais et les Américains, il paraîtrait qu'en général la position assignée aux différens points du groupe des Lucayes, par les officiers espagnols chargés d'explorer ces parages, ainsi que par M. le comte de Puységur, serait l'une dans l'autre de 3 à $7'$ trop à l'Ouest. Mon chronomètre m'a donné $79^{\circ} 25' 45''$. J'ai adopté le terme moyen, qui s'accorde aussi avec la longitude donnée par De Mayne, et que je crois le moins éloigné de la vérité. Quant à la différence de 3 milles dans la latitude, je ne puis l'expliquer autrement qu'en admettant que les observateurs espagnols auraient confondu la pointe des Lanternes avec le Mur percé. Si l'on avait voulu indiquer l'extrémité Sud d'Abaco, la différence serait de 4 milles.

Le Phare de Nassau. Sa position a été déterminée par les hydrographes anglais, et dernièrement encore par De Mayne.

Les îles Berry et le Grand banc, d'après De Mayne, les pointes d'Andros, d'après mes propres observations.

Les Cayes Oranges ou Roquillos. Leur latitude a été longtemps indéterminée, parce qu'on les dépasse souvent sans les

voir. La carte française les a placées de 7 lieues trop au Sud, M. De Mayne a enfin déterminé leur vraie position.

Les Cayes du Chien. Leur longitude n'est peut-être pas déterminée avec toute l'exactitude désirable. Les différentes cartes et tables de positions géographiques ne sont pas d'accord à cet égard. En adoptant un terme moyen, je crois avoir, le plus possible, approché de la vérité. Quant à leur latitude, elle a été déterminée avec assez de précision pour qu'on puisse la croire exacte; quoique j'y aie passé plusieurs fois, je n'ai jamais eu occasion de déterminer leur position par des observations positives, et je n'ai pu le faire que par approximation, en comparant celle-ci avec la position de la Caye à l'Eau.

Anguilla et les Cayes adjacentes et la Caye de Sel. Leur position a été établie par l'auteur, d'après les plans espagnols.

La Caye à l'Eau. Pour fixer sa position, on a suivi les hydrographes anglais et américains.

Le Boulet ramé. La position de cette caye est, suivant la dernière édition de la carte espagnole du golfe du Mexique, publiée par l'amiral don José de Espinosa, en 1811, par la latitude $23^{\circ}59'$, et longitude $81^{\circ}41'$. Dans la première édition de cette carte, de 1799, sa latitude se trouve en $23^{\circ}53'$, et sa longitude $82^{\circ}34'$. Deux cartes françaises, publiées dans la même année (1801), par ordre du ministre Decrès, l'une pour la partie occidentale des Antilles, et l'autre pour le Vieux Canal de Bahama, diffèrent entre elles assez considérablement; la première donnant la longitude de $82^{\circ}35'$, latitude 24° , et la seconde longitude $82^{\circ}48'$, latitude $23^{\circ}51'$. Mon chronomètre m'a donné $82^{\circ}45'$. Il serait à désirer qu'une plus ample investigation de ce point, qu'il est important de reconnaître, soit en allant, soit en venant, fût donnée incessamment. Quant à sa latitude, j'ai lieu de croire, d'après mes observations, autant que d'après celles de plusieurs autres marins, que celle que je donne dans la table est correcte.

Pour la partie de la côte de l'île de Cuba, j'ai consulté les plans espagnols, et pour celle de la Floride, le travail récent de M. De Mayne.

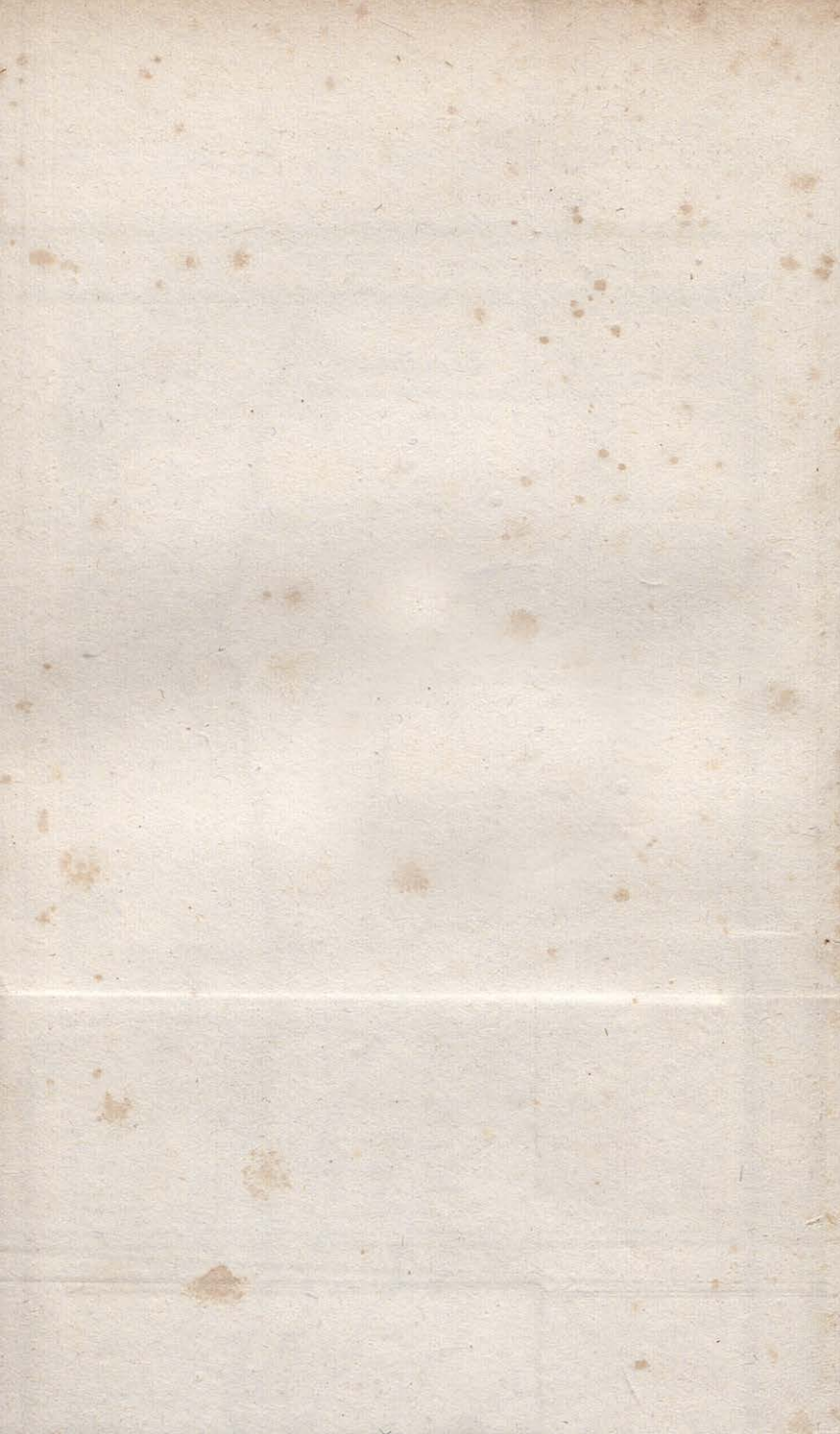
Je dois enfin faire observer que , quant aux longitudes que j'ai eu occasion de vérifier ou de déterminer par le chronomètre, elles ont été déduites du méridien de New-York , où mon instrument avait été réglé, en adoptant la longitude qui a été déterminée par des savans américains , savoir , $74^{\circ} 3'$ de Greenwich, ou $76^{\circ} 23'$ de Paris. La plupart des tables, publiées en France et en Angleterre, diffèrent entre elles sur la longitude de cette ville; mais, d'après le travail de M. Dewitt et d'autres documens, il est maintenant avéré que New-York n'est pas situé plus Ouest que $76^{\circ} 23'$.

Pour la facilité des personnes qui se serviraient du méridien de Greenwich, j'ai établi, sur le bord Nord de ma carte, la graduation d'après la longitude de Greenwich. Le bord Sud indique la graduation d'après le méridien de Paris, en admettant la différence de $2^{\circ} 20'$ entre ces deux méridiens, et négligeant les $15''$ que les astronomes français y comptent en plus.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages
Réflexions générales,	1
PASSAGES PAR LE GRAND BANC DE BAHAMA.	
Première route, aux cayes Orange,	11
Deuxième route, aux Riding-Rocs,	24
Troisième route, à l'île Anguilla,	31
DES BORDS N. ET O. DU GRAND BANC DE BAHAMA,	27
Routes par le canal de la Providence en dehors au grand banc de Bahama,	29
Première route, du Mur percé au grand Isaac,	<i>ibid.</i>
Deuxième route, <i>Idem</i> ,	31
ROUTES PAR LE BANC DE LA CAYE DE SEL À L'ÎLE DE CUBA ET AU GOLFE DU MEXIQUE,	
Routes à Matanzas et au Moro (Havane),	44
Routes au Mississipi, Pensacola et Mobile,	49
Conclusion,	<i>ibid.</i>
Supplément sur la nouvelle Providence et le port de Nassau,	51
Table I. Routes et Gissemens,	55
Table II. Latitudes et Longitudes,	56

FIN.

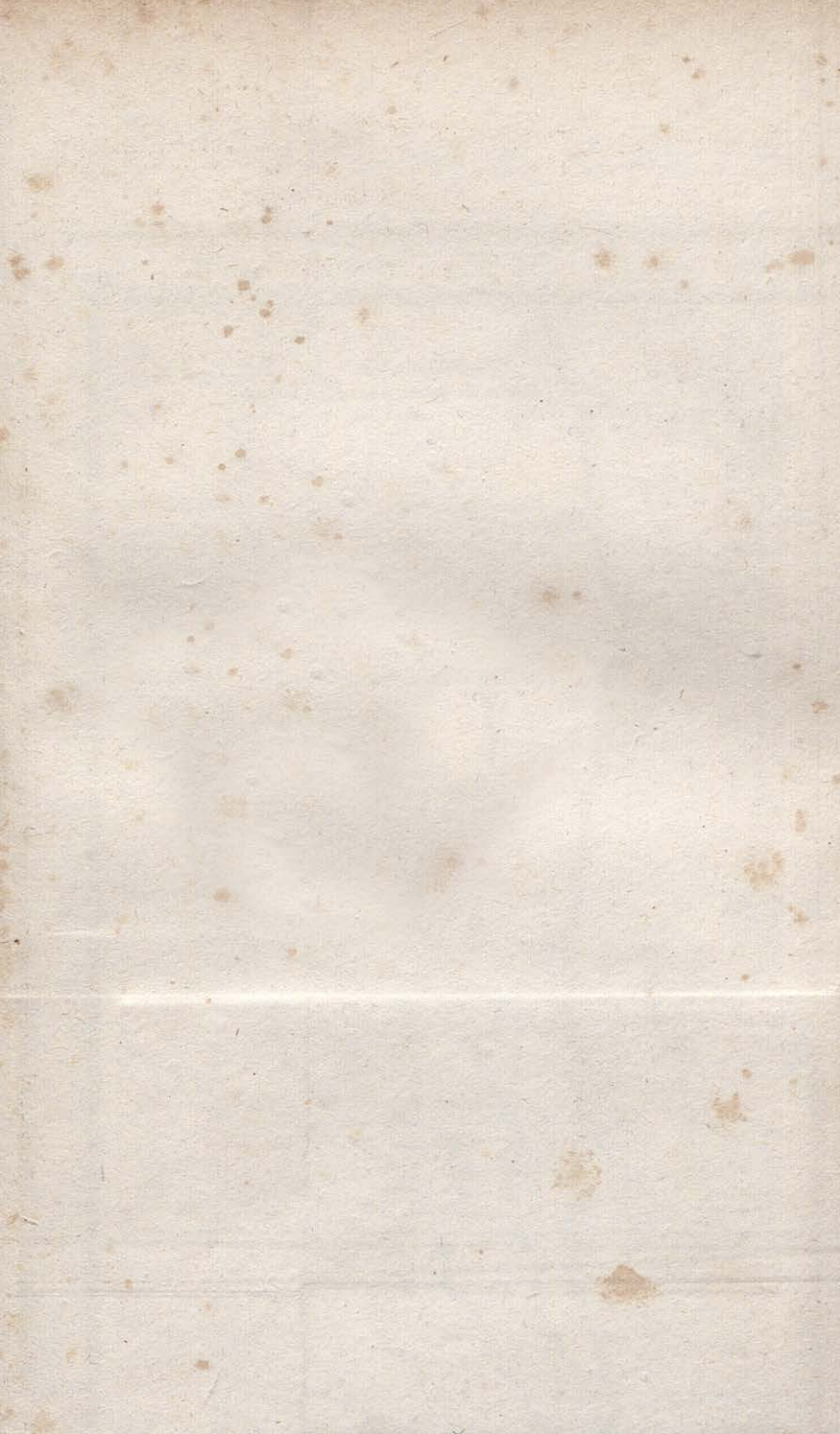




LE CANAL de la PROVIDENCE et Partie du BANC de BAHAMA.









LE BANC de la CAYE de SEL , Partie de l'ILE de CUBA et des RESCIES de FLORIDE .

