

Mémoire *intéressant* et très détaillé sur le
beau Port du *Passage*: (par le 1. commissaire
de Marine de Bayonne.) (1).

Ce Port est susceptible de devenir le plus beau et le plus vaste port de construction *militaire* en même temps qu'il est presque le seul port de refuge du golfe de Gascogne.

Les Bois de construction abondent dans le voisinage, de nombreuses forges et fonderies fournissent les ancres de première dimension et de la meilleure qualité ainsi que des projectiles.

Les célèbres forges de la Biscaye ne produiraient que des fers *aigres*, mais le minerai de *Sommorosto* (sic) près *portugalete* est si doux qu'en le mêlant avec celui des autres mines on obtient un fer de première qualité. Sous ce rapport *Sommorosto* est l'endroit le plus important de la *Biscaye*.

(1) El exdiputado D. José de Oruela, miembro de la Junta permanente de la *Sociedad de Estudios Vascos*, dió el pasado mes de Junio, en el Ateneo de San Sebastián, una interesante y erudita conferencia, extracto de un largo estudio acerca del *Porvenir del Puerto de Pasajes*, que se propone publicar en las páginas de esta REVISTA. El autor, en una breve incursión histórica, con que inició su trabajo, comentó, entre otros documentos pertinentes al caso, esta *Memoria*, escrita por un Comisario de Marina de Bayona, para informar a Napoleón Bonaparte de las extraordinarias condiciones que ofrecía Pasajes como puerto militar y comercial.

La reciente reversión de éste al Estado presta actualidad a la publicación de dicho curioso escrito, de cuyo original, que se conserva en el Archivo Nacional de París, hemos obtenido una copia fidedigna, por la amable mediación de M. Lacombe

Véanse, acerca del asunto que ahora nos interesa, los dos siguientes trabajos de Alfred Morel-Fatio: *Pasages* (en *Hermes*, Junio 5-1922), y *L'hispanisme de Victor Hugo* (en *Homenaje ofrecido a Menéndez Pidal*, I, 161-213).

Renseignements sur le port du Passage en Espagne, et sur des approvisionnements maritimes qui se trouvent dans le Guipuscua, la Biscaye et la Navarre.

PORT DU PASSAGE

La facilité avec laquelle les marins ont pu de tout temps aborder le port du Passage, lui a donné son origine. Des pêcheurs de poisson fraie, qui partaient de St. Jean de Luz, de Guétary, de Bidart, de Biarritz, de capbreton même, surpris au large par la tempête et la grosse mer, ne pouvant plus aborder les ports d'où ils étoient sortis, se réfugioient au Passage où ils trouvaient un azile sûr, une mer tranquille.

Les fréquentes retraites qu'ils étoient forcés d'y faire, les déterminèrent à y établir des cabanes, et c'est à ces pêcheurs et à la nécessité qu'ils éprouvoient que l'on doit les premières traces d'habitation dans ce port. Ces traces ne sont point encore effacées. Le jargon que le peuple parle au Passage, est un mélange de basque et de gascon, tel qu'on le parle à Biarritz, jargon qui n'est point connu dans les villages qui avoisinent ce port; néanmoins les deux langues, basque et Espagnole y sont en usage, comme dans les autres provinces de Guipuscua, de Biscaye et de Navarre.

Les habitans du pays imitèrent les pêcheurs français. Ils batirent leurs habitations à l'Est & à l'Ouest du port, en les adossant aux montagnes qui s'élèvent à des hauteurs prodigieuses & qui le bordent: la partie de l'Est est connue sous la dénomination de banda de Francia, celle de l'Ouest, de banda d'España (a).

La ville de St. Sébastien, long-temps après, et lorsque déjà les navigateurs avoient connoissance du Passage, y fit bâtir dans la banda d'España, une tour ou batterie, à qui elle donna

Les habitans du pays viennent s'établir au Passage.

La ville de Saint Sébastien y établit une autorité.

(a) Mr. Tofiño donne le plan du Port du Passage qu'il a levé en 1768, désigne le côté de l'Est par *Passage de Allende*, le côté de l'Ouest par *Passage de Aquende*.

son nom. Elle servit de demeure à un envoyé du Consulat de St. Sébastien, qui faisait les fonctions de capitaine du port et qui percevait des capitaines de navires les divers droits auxquels ils étoient imposés.

Le Roi y établit des forts.

Sur la rive opposée, le Gouvernement fit établir une petite batterie, appelée de *San Juan* ou *del Mirador*, sur laquelle on plaça deux canons,

et à cent vingt toises environ allant vers la mer et sur la même rive une autre peu forte nommée *Sta. Izabella*: Cette dernière pourroit avantageusement défendre l'entrée du port si elle étoit armée.

Chantiers de construction du Roi et de la Compagnie des Philippines.

Enfin le gouvernement y fit bâtir un chantier de construction. Il permit à la Compagnie des Philippines d'y former un établissement pour son commerce des Indes; et comme le gouvernement, elle y construisit un grand chan-

tier. Sur le premier on a construit des Vaisseaux, les deux derniers en 1781, étoient de 74 canons le *St. Germain* et le *St. Sébastien*; sur le second la compagnie a fait des batimens de plus de 800 Tonneaux.

Propriété du Port en litige. Il appartient au Roi.

La propriété de ce port a été long-temps en litige entre la ville de *St. Sébastien* et la commune du Passage. Ce procès ruineux a duré plus d'un siècle. Le Roi a mis fin à ce diffé-

rend, et le Passage est devenu port militaire, où il a été établi par le Roi un capitaine qui y est chargé de la police de la rade.

Après avoir parlé de son origine, des langues qu'on y parle et de sa propriété, il est nécessaire de le faire connoître sous d'autres rapports.

Considéré comme port de relâche.

Le port du Passage, comme l'on sait, a son entrée Nord et Sud. Dans l'état où il se trouve, il ne peut être considéré que comme port de relâche: Mais sous ce rapport, il est soit en temps de guerre, soit en temps de paix, recherché par tous les navigateurs qui viennent du large, et auxquels le temps ne permet pas d'aborder celui de leur destination.

C'est la aussi que les batimens de l'Etat cherchent fréquemment un azile en temps de guerre, lorsqu'ils craignent de rencontrer les ennemis dans les pertuis ou par le travers de *Cordouan*. C'est dans ce port que jettent l'ancre les bâtimens qui viennent des Indes orientales, s'ils ont la crainte de trouver des ennemis à l'entrée des

ports pour lesquels ils sont destinés; ils y viennent avec d'autant plus de sécurité, qu'ils sont persuadés de ne point trouver des ennemis assez entreprenans pour oser serrer le port du Passage de près.

Si, sans craindre de se tromper on peut le citer comme port de relâche, on peut avec le même sentiment, le considérer et le présenter comme port avantageux à l'Empire Français et sous le rapport de sa position topographique et sous celui de la sécurité avec laquelle les batimens peuvent y être mouillés.

Son entrée, son bassin, son étendue, semblent inviter les hommes à y construire, à y former un port militaire immense, sûr, d'un facile accès, d'une grande ressource en temps de guerre. Voilà ce qui engage à le présenter sous ce dernier rapport.

Sous le premier qu'elle situation peut lui être comparée? Aucune, du moins dans le golfe de Biscaye et de Gascogne où la mer est courroucée la moitié de l'année où un port est si utile, si précieux pour les relâches forcées, et où elle même semble vouloir diriger le navigateur qui vient ou doit s'engolfer.

L'intérieur de la rade du Passage est saine, il n'y a pas de rocher, si ce n'est à l'extrémité, en se dirigeant vers St. Sébastien; mais pour qu'on fut obligé de mouiller des bâtimens dans cette partie du port, il faudroit supposer qu'il y en auroit déjà cinq à six cents en rade.

L'intérieur doit nécessairement être curé. On en jugera en apprenant que les plus petit canot ne peut plus aller à basse mer, là où Croient mouillés, il y a cinquante ans, les plus grands batimens baleiniers qui ne touchoient point à basse-mer de vives eaux. Ce fait prouve évidemment qu'il est facile de curer cette rade, et atteste la négligence des anciens prétendus propriétaires du port, qui ne nettoyoient que la partie que devoient parcourir les bâtimens soit du Roi, soit de la compagnie, lors de leur mise à l'eau, c'est à dire une ligne plus ou moins prolongée seulement.

Cause de l'encombrement du bassin du Passage. Pour le prouver d'une manière plus frappante encore, il n'y a qu'à indiquer ici la cause de l'amoncèlement des sables et des vases dans l'immense bassin du Passage.

Dans ce port affluent la petite rivière *D'Oyason* et une quantité de petits ruisseaux qui prennent leur source dans les collines des montagnes qui environnent et bordent ce port.

Lorsque les pluies d'été & que la fonte de neiges sont abon-

dantes, cette petite rivière et ces ruisseaux augmentent au point que le volume de leurs eaux qui s'est accru à un degré très considérable, entraînent avec rapidité et en raison de la pente des montagnes; le terrain qui borde leurs lits, et viennent le déposer dans le port du Passage, leur récipient, mêlé avec leurs eaux.

Qu'on ajoute à cette cause première l'incurie continuée pendant un demi siècle, de la part de ceux qui ont été chargés d'entretenir ce port, et on se rendra facilement raison de l'état actuel du bassin du Passage. Telles sont les causes que nous avons aperçues et telles nous les soumettons aux yeux d'un juge qui en décidera au premier instant.

Objections contre l'établissement d'un port militaire au Passage.

le local est trop

Mas il est des personnes qui pensent qu'il est impossible d'établir un port militaire au Passage; elles en donnent deux raisons, la première que les ressacs s'y font trop vivement sentir en y causant des avaries, la seconde que

resservé.

Réponses aux objections.

celui qui trace ces

Les ressacs s'y font sentir, cela est vrai, mais ceux qui renouvellent cette objection, la présentent toujours avec tant de force, que celui qui trace ces notes est surpris de leur ténacité à cet égard.

Première réponse.

ressac se fait sentir avec force, avec violence au port du Passage.

On sait que lorsque les vents ont soufflé long-temps de la partie du O. N. O. et que par conséquent la mer à été vivement agitée, le

On sait aussi qu'en Janvier 1781, par exemple, le ressac fut si violent à la suite d'un coup de temps qui avait duré plus de quarante Jours, qu'il causa des avaries à des bâtimens qui étoient dans ce port, & qu'une gabarre du roi chargée de bois de construction, qui y avait trouvé un azile, y éprouva des dommages, mais on se rappelle que les plus anciens pilotes du port, comme les plus anciens marins du pays attestèrent que depuis 1725, pas un ressac n'avoit été si fort; ils l'attribuoient à l'extrême agitation de la mer et à la durée du mauvais temps. Il y avait à cette époque au Passage, sans y comprendre les caboteurs, cinquante trois bâtimens chargés de denrées Coloniales, qui venoient de la Martinique, tous destinés pour les ports de France; ils n'éprouvèrent point d'avaries. Que seroient-ils devenus s'ils n'avaient été au Passage pendant un long-coup de temps et en temps de guerre?

Quand on a vu ce port treize grands mois de suite, on a dû s'ha-

bituer à observer les ressacs, on a dû en chercher les causes et les effets.

Les ressacs au Passage ne sont forts qu'aux
Cause de res- eaux vives & à pleine mer. Ce qui s'oppose à
sacs. ce qu'ils ne se font point sentir à basse mer,
ou du moins qu'ils sont moins forts, c'est que la mer va se briser
avec force contre l'Aberdin (a) seul obstacle qu'elle rencontre à
l'entrée du port.

Mais il est un moyen si non de détruire, du
Moyen de di- moins de diminuer sensiblement ce ressac'; c'est
minuer les res- de bâtir sur *l'Aberdin* un mur de douze à qua-
sacs. torze mètres de longueur, de neuf environ de
largeur, sur quatre à cinq d'élévation au dessus de sa base. La mer
trouvera cette résistance à vaincre dans son plein comme elle le
trouve dans l'état opposé; la colonne d'eau qui viendra du large
sera brisée contre cette nouvelle masse, et le ressac ne sera pas plus
agité, plus violent que pendant la basse mer, en sorte que l'on peut
penser avec raison, que les avaries causées par les ressacs aux bati-
mens qui seront mouillés dans le port, seront infiniment plus rares.

Si je pensais que cette objection put avoir certain degré de véra-
cité, je déterminerois les lieux où les ressacs se font le plus sentir,
et la cause qui les fixe plutôt là qu'ailleurs.

Ces lieux sont depuis la batterie *Ste. Isabelle* jusqu'à la tour
St. Sebastien, c'est à dire dans l'espace le plus resserré du port et
où se trouvent toujours mouillés les batimens de la rade qui ont
le plus de tirant d'eau.

La cause naît de ce que la rade est encombrée de sable, de vase,
de terre rapportée dans le bassin, comme nous l'avons dit plus
haut, et que les vagues n'ont qu'un très court espace à parcourir.
Mais si la rade était curée, que les vagues eussent un espace cent
ou deux cent fois plus grand à parcourir, elles se développeroient
dans toute l'étendue du bassin; elles diminueroient de force en
raison de tous les terrains anguleux qu'elles auroient à heurter,
à recontrer; elles ne reviendroient à la mer qu'avec infiniment moins
de force & de vitesse, et par conséquent le ressac se feroit apperce-
voir, mais ne causerait pas des dommages considérables.

Voilà quant à la première difficulté, les observations que je
pense devoir être faites.

(1) Dans le plan de M. Tofiño ce rocher est distingué Pte. *d'Aran-
go grande*.

Voyons si la seconde est mieux fondée.

Seconde réponse. Au premier aspect, le port du Passage semble angustié, rétréci, resserré par les montagnes qui le bordent; mais en parcourant avec attention toute l'étendue du bassin, on est bien détrompé de la première idée qu'on s'en est faite.

Il en est de même en parcourant le terrain qui l'environne. On voit un très grand espace depuis le chantier de la compagnie jusqu'au magasin appelé *Bordalaborda* (a) et sur lequel il est facile de former des établissemens aussi étendus, aussi beaux qu'on puisse le désirer; forges, menuiserie, corderie, voilerie, atelier de mature salle de canonage tout peut y être grandement placé.

Il y a trois chantiers de construction au Passage. Dans l'état où est le port du Passage, il y a trois chantiers de construction: un appelé chantier du Roi, l'autre de la compagnie et le troisième des particuliers, connu dans le pays sous le nom de Barrachocu (b).

L'examen du local prouve assez que la seconde objection est infiniment moins fondée que la première, ou plutôt qu'elle est dénuée de vraisemblance, puisqu'on peut y établir tous les magasins nécessaires pour y réunir de grands approvisionnements pour les constructions navales, y équiper telle division que les circonstances pourroient exiger; avant tout y former des établissemens tels qu'ils exciteroient la jalousie de nos plus cruels ennemis, les anglois.

Les avantages que ce port présente, ne se bornent point à ceux que je viens d'indiquer. L'avantage de sortir à basse mer et de nuit du Passage, avec la même facilité que pendant le jour, doit être apprécié par les navigateurs. Les vents qui y règnent dans les belles nuits sont de la partie de l'Est et de l'E. S. E. et c'est le vent que les marins appellent *terrall*. Il vient des montagnes qui dominant extraordinairement ce port, et qui forment un angle dont le sommet est pour ainsi dire, son entrée, vers laquelle il est naturellement dirigé.

Si la pureté de l'air, si l'abondance des eaux limpides, si la per-

(a) Ces deux points sont indiqués dans la carte de Tofiño.

Nous ne citons point le plan de Tofiño parceque nous le croyons exempt d'erreur, mais parceque nous le croyons.

Connu au dépôt général de la Marine à Paris.

(b) Les chantiers sont désignés sur le plan de Tofiño.

suasion que le climat n'y combattra rien devoient déterminer le lieu d'un établissement de longue durée, le port du Passage réunit ces avantages au dernier degré. On sait avec quel soin, avec quelle facilité les navigateurs font de l'eau dans ce port: la fontaine la plus à portée se trouve à l'entrée du port dans l'endroit désigné sur le plan de Tofiño *Cale de Bursa*.

Les localités peuvent faire, apprécier à l'homme curieux et observateur les endroits dans le bassin où l'on peut établir des dépôts de bois de construction, des lieux à conserver la mâturation, des fosses pour y déposer les bois d'orme propres aux ouvrages de poulie et d'autres établissemens de ce genre attachés à l'art nautique: sur le globe, d'ailleurs, il n'est pas de position qui porte plus à admirer, à réfléchir, à méditer que le lieu dont je viens de parler, parce que l'homme peut s'y considérer comme séparé, sous quelques rapports, du reste des humains.

Si le gouvernement français obtenoit le port du Passage, les marins fuyards, désobéissans et déserteurs n'auroient plus ce refuge où ils se croient plus assures que dans la plus belle machine flottante du monde. Leur sécurité y est si grande, qu'ils s'y marient et finissent par oublier leur patrie, parce qu'ils s'imaginent y avoir la liberté & du pain. Ils s'embarquent sur toute espèce de bâtiment et sous qu'elles couleurs qu'ils naviguent. Les marins du quartier de St. Jean de Luz se rendent au Passage avec la plus grande sécurité et agissent comme ceux qui s'y sont établis. Ce port réuni à la France, sera soumis aux mêmes lois que le reste de l'Empire, et le régime des classes qui y est inconnu devra y être établi. Ce régime donnera des bons et nombreux marins, des ouvriers de constructions navales, laborieux, actifs, & sobres.

<p>Le gouvernement provisoire avait demandé le passage.</p>	<p>Pendant l'interrègne le gouvernement provisoire avait demandé le port du Passage au Roi d'Espagne il fut près de l'obtenir (a) on vouloit alors y construire des vaisseaux de ligne.</p>
---	---

Un motif qui faisoit agir la France étoit la proximité de ce port

(a) Le Guipuscoa & la Biscaye autrefois habités par les Cantabres, nation guerrière & indomptable n'ont jamais été parfaitement soumis aux romains. Les habitans de ces provinces ont conservé la stature, la couleur, la force et en général la beauté des anciens Cantabres.

(b) Mr. Ilaran, Ingénieur de la Marine avait présenté en l'an 7 un mémoire à ce sujet au Ministre de la Marine & des Colonies. L'Ambassadeur près S. M. C. fut chargé de la demande du port du Passage.

avec Bayonne, qui réunit les bois & les matières résineuses nécessaires aux grandes constructions.

En l'obtenant on employoit les matières premières, par ainsi dire près de leur exploitation: on ne couroit plus les risques de les faire rendre à Rochefort; on étoit assuré que ces approvisionnemens ne tomberoient pas au pouvoir des ennemis, et qu'on pouvoit facilement armer au port du Passage les frégates les vaisseaux qu'on seroit décidé à y faire construire.

Ce que le gouvernement éphémère avoit paru désirer, l'Empereur des Français peut l'exécuter s'il le croit utile à la France, à son peuple, à son commerce et propre à contribuer à la restauration de la marine.

De Fontarabie. Si le gouvernement français établissoit un port Militaire au 'Passage, Fontarabie qui est à l'embouchure de la Bidassoa doit être conservé. Je ne l'envisage ici que comme un entrepôt des bois qui peuvent provenir de la Navarre, mais sous ce rapport il devoit y être établi des magasins et quoique le gouvernement Espagnol n'ait fait parvenir à Fontarabie que des bois de construction, il est dans l'ordre du possible que d'autres munitions navales pourroient y être dirigés.

Après avoir essayé de donner une idée de l'état actuel et de ce que peut devenir le port du Passage, il convient d'indiquer succinctement les approvisionnemens maritimes qui se trouvent dans les pays circumvoisins. Je parlerai d'abord des fers, des ancres et d'autres établissemens, ensuite des bois propres à la Marine.

FORGES, FONDERIES, MANUFACTURES D'ARMES ET FONDERIES DE BOULETS

Les forges à fer. Les forges à fers & à ancres qui se trouvent dans la Navarre, le Guipuscoa & la Biscaye doivent tenir une place dans ces notes.

Il est une infinité de forges à fer dans ces provinces, et la bonne qualité du fer qu'elles produisent exige qu'on désigne les cantons où ses ateliers sont situés.

On trouve sur la rivière de Deva et sur les ruisseaux qui y affluent, environ douze forges à fer qui sont très bien placées et qui dans les temps où le commerce prend son essor ordinaire, font une quantité de fers considérable.

Sur la rivière d'Urola dont l'embouchure est à Sumaya petit port de mer, et sur divers ruisseaux qui mêlent leurs eaux à celles de cette petite rivière sont *dix-sept forges, une fonderie, et une fabrique d'acier*. La fonderie est connue sous la dénomination de la fonderie d'Yrueta. A Sumaya il y a une fabrique de très belles ancrs, et en général on les dit très bien façonnées.

Sur la rivière d'Orio qui se jette dans la mer et forme le port du même nom, sont construites dix huit forges à fer. Il y en a huit autres dans lesquelles on fait des ancrs, et des grappins de toutes dimensions: Comme celles de Sumaya elles son très renommées par la bonne qualité de la matière dont elles sont faites et par la manière dont elles sont travaillées.

Dans la Biscaye proprement dite il est un très grand nombre de belles forges où l'on fabrique des fers de grand calibre et des ancrs. Ce sont les fers les plus épurés et les meilleurs de toute l'Espagne.

En se rapprochant du port du Passage on trouve quelques forges à fer, une entre autres sur la petite rivière d'Oyarson et une belle fonderie à Renteria, village qui borne au sud le bassin du Passage.

En parlant des forges, on ne doit point omettre celles de Urdach, de Vera, d'Etchalar, de Lesaca, placées dans la riche vallée de Bastan. Les fers qu'elles fabriquent sont ordinairement transportés à Bayonne.

Il est encore à Goyzueta dans la Navarre, plusieurs forges à fer & fonderies: elles font transporter le produit de leurs ateliers qui consistent en fer de toutes dimensions et chevilles nécessaires à la construction des navires du commerce et de l'Etat dans les ports de St. Sébastien, de Bilbao & ailleurs.

La manufacture d'armes de Plasencia dans le Guipuscoa, sur la rivière de Deva ne doit pas être oubliée. Cette fabrique est une des plus renommées de l'Espagne.

Dan la même province est le village *d'Amesqueta*, dans le territoire duquel a été une mine de cuivre assez considérable. On n'y forgoeit rien: on y vendoit le cuivre en rosette. Mais les eaux souterraines ont détruit la mine et cet établissement a été entièrement abandonné.

Manufacture
d'armes.

Il existoit une
fonderie de cui-
vre.

Observations
sur le choix du
minerai.

Il est je crois une observation importante à faire quoiqu'on ne présente que des notes, relativement aux forges qui se trouvent établies dans le Guipuscua; C'est que si elles faisaient le fer du *minerai* qui se trouve près de ses forges, les produits seroient de qualité inférieure, mais en mêlant celui qui est sur les lieux avec le minerai de Portugalette petit endroit situé sur la rive gauche du confluent de la rivière de Bilbao, en poids ou quantité égale, on a pour résultat ce fer tant vanté d'Espagne, et dont la qualité principale est d'être très maniable. Faire connaître le nécessité de ce dernier minerai, c'est montrer l'indispensable besoin de posséder le lieu qui le produit, ou de s'en assurer l'extraction, en raison des besoins que l'on pourroit avoir.

Observations
sur la situation
des forges de fer
et d'ancre.

Ce qui contribue beaucoup à donner l'activité aux forges de toute espèces et aux fonderies de la Navarre, de la Biscaye & du Guipuscua, c'est leur position sur les petites rivières, dans des pays très boisés et donc les coupes sont bien distribuées; c'est encore la quantité de bras et des bêtes de somme que ces provinces fournissent à ce genre d'établissement.

Cabotage que
procure le trans-
port du minerai
et des fers.

Le transport du minerai de Portugalette dans tous les points qui ont des aboutissans à la mer, forme un cabotage assez considérable. On porte à Fontarrabie celui qui est nécessaire pour les forges établies sur la Bidassoa, et à St. Jean de Luz celui que consomme la forge d'Urdach. Au retour ces mêmes petits bâtimens remportent des fers travaillés destinés pour Bilbao, St. Ander & autres ports.

L'immense quantité de fer, d'ancre & de grappins que tous ces ateliers fabriquent, suffit à tous les besoins des arsenaux du Roi d'Espagne, à ceux du commerce qui fait vendre ces produits à Bayonne, à Bordeaux, à Nantes et dans d'autres ports de France. Ces fers sont également l'objet d'une branche de commerce très étendue dans les îles Espagnoles. A plus forte raison les arsenaux de S. M. Y. pourroient se pourvoir dans ces ateliers, si des circonstances ultérieures l'exigeoient.

Fonderie de
boulets,

La fonderie d'Orbaycète qui appartient au Roi d'Espagne est située dans la Navarre, à moins de deux myriamètres de St. Jean pié de Port et à portée d'une forêt immense.

Cette fonderie ne fait que des boulets: elle est en ce moment en pleine activité. Elle occupe environ cent cinquante ouvries, dont la très grande majorité sont Français.

Les produits de cette fonderie sont transportés à Pampelune qui est à près de sept myriamètres de l'établissement. De ce premier dépôt ces boulets sont envoyés dans les divers ports ou dans les places de guerre.

Mais il est possible. que ces produits soient transportés à moins de frais à Bayonne ou à Fontarrabie qu'à Pamplune, parcequ'en donnant à ces produits l'une ou l'autre direction, il est une partie du trajet qui se fait par eau.

On pourrait indiquer une autre ronerie qui avoit été détruite lors de la dernière guerre avec l'Espagne. Mais cet établissement n'a pas été rétabli et le gouvernement a porté ses vues sur celle d'Orbaycète où il y a une administration complète.

Telles sont les indications que j'avois à donner sur les forges à fer, les fonderies, les manufactures d'armes, qui sont établies dans les trois provinces.

Mais les fonderies et les manufactures d'armes
 Sur les canons de fer forgé. semblent m'exciter à parler des canons de fer forgé (a) invention utile, économique, et qui ne peut être mise à exécution que par le nouveau Ferdinand de l'Espagne.

Toutes les opinions s'accordent à convenir que si l'on réussissoit à faire les canons de fer battu, ils seroient beaucoup plus surs, plus légers et porteroient plus loin que le fer coulé. Le volume des premiers n'est que d'environ la moitié des seconds. Le travail de ces pièces n'est pas plus difficile que celui des grandes ancrs, et on sait avec quel avantage on travaille ces derniers objets à Sumaya, à Orio, et la bonté du fer qu'on y fabrique.

On dit que le grand recul des canons forgés les rend impraticables sur le; vaisseaux (b) cette objection ne peut pas être fondée. On n'a pu se servir que de canons imparfaits, et il est très probable que la défectuosité des pièces éprouvées ait été une des causes de l'extrême recul (c) qu'on leur attribue.

(a) La première expérience de canons de fer forgé a eu lieu en 1744. Les deux premiers furent construits dans les forges de Gué-rigny dans le Nivernois, maintenant département de la Nievre.

(b) L'expérience faite à Toulon le 10 May 1745 l'annonce.

(c) L'on doit être averti, dit Mr. Texier de Norbec, que ce défaut a été cité par des maitres fondeurs de canons de mine, dont l'intérêt pouvoit inspirer la crainte & la jalousie du succès de cette invention (recherches sur l'artillerie en général Tom. 2. p. 425).

Mais on pourroit opposer avec avantage, l'expérience faite par Don Manuel Danciola de St. Sébastien. Je la cite parcequ'il paroît que personne encore n'a mieux que lui connu les avantages de cette invention et les dimensions à donner aux canons de fer forgés (a).

Leur durée, leur résistance, leur portée, l'économie qu'ils présentent, tout porte à renouveler les expériences dans le Guipuscoa, et surtout dans les ateliers où les ancres sont les mieux façonnées. Ces nouveaux essais auront d'autres succès que ceux des forges de Guerigny & la fonderie de Cavada en Castille. Tout ne cede-t-il pas d'ailleurs à l'empire du génie qui nous conduit, qui nous guide?

BOIS PROPES A LA MARINE

Les bois de construction qui aboutissent soit au Passage, soit à Fontarabie sont exploités dans la Navarre pour le compte du Roi.

Cette province est assez bien fournie en bois de chêne. Les contre-maitres forestiers la parcourent pour marteler les bois, mais depuis huit à neuf ans, il n'a été fait aucune coupe, aucune exploitation.

Il est un mode établi pour obtenir tous ces bois qui appartiennent à des particuliers. L'arbre marqué propre à la construction des vaisseaux du Roi est payé une piastre au propriétaire à qui on abandonne toutes les dépouilles.

L'équarrissage et le transport sont donnés à l'adjudication. Ces bois sont voiturés par terre jusqu'à *St. Estevan*. Là on les charge sur des Gabares plates qui les transportent sur la Bidassoa jusqu'à Fontarrabie, où il y a ordinairement un dépôt assez considérable. De Fontarrabie il en est porté au port du Passage où les gabares du roi les chargent pour le rendre dans le grand arsenal du Ferrol: souvent ces bois sont mis sur des bâtimens du commerce propres à porter cette munition navale.

La quantité de bois de construction à exploiter dans la Navarre peut s'élever à peu près à soixante dix mille pieds cubes. Ce bois est de très bonne qualité: il peut être comparé au bois de la forêt de Saumage dans le Département des Landes.

Le Guipuscoa fournit aussi des bois de construction; mais en

(a) Voyez le tom. 2. p. 437 & suiv. de l'ouvrage cité de Mr. Tescier de Norbec.

moins grande quantité que la Navarre; cependant on trouve des bois à exploiter sur les montagnes qui ont leur versant dans la rivière de Deva. Ces bois sont ordinairement rendus à *Sumaya* et à *Deva* où ils sont chargés dans des bâtimens, pour être transportés dans des ports de construction. Il est néanmoins facile de boiser ce pays en chêne, soit par les plantations, soit en ménageant les coupes à l'absolu nécessaire, soit enfin en établissant une bonne administration forestière.

Si les bois de chêne propres à la construction des vaisseaux sont rares, il n'en est pas de même des arbres hêtres propres à la fabrication des avirons, et rien n'est plus facile que de faire rendre au port du Passage un immense approvisionnement de ce genre, pour le service des ports de l'Empire.

On sait que les avirons de bois de hêtre sont à St. Sébastien l'objet d'un commerce considérable. Les avirons y sont portés bruts des forêts où ils ont été fabriqués. Ces fabriques ambulantes sont dans les montagnes de la vallée de *Bastan* et dans la forêt de Lans, sur lesquelles les hêtres sont très abondans & leur croissance extraordinaire.

Plusieurs communes des environs de Bastan, sont propriétaires de ces forêts. Les particuliers qui font débiter ces arbres en avirons, les leur achètent à des prix modérés.

Les avirons bruts sont faits ordinairement où l'arbre hêtre est abattu; de là ils sont transportés au bas des montagnes où sont presque toujours des ruisseaux formés par les eaux pluviales, par des fontaines & par la fonte des neiges. Si les lieux où l'exploitation est établie, ne présentent point les avantages d'avoir des ruisseaux, les fabricans font transporter les avirons où on en trouve un. Des petites écluses sont pratiquées de distance en distance: elles sont successivement ouvertes lorsque le volume d'eau est assez considérable pour faire flotter une quantité d'avirons dont un homme détermine la direction dans le ruisseau & suit leur marche. Là on les charge sur des gabares plates qui les transportent sur la *Bidassoa* Jusqu'à Irun ou au pas de Behobie.

La fabrication des avirons dans les forêts, leur transport, la dernière façon qu'ils reçoivent pour être prêts à servir, tout est donné à l'entreprise. Le commerce de St. Sébastien les obtient à des prix très inférieurs à ceux que les ports de France les payent, et les fournisseurs de la marine impériale savent s'y pouvoir avec un grand avantage.

Si le gouvernement Français désiroit obtenir pour les besoins de sa marine, les forêts de hêtre dont je parle, il est hors de doute qu'en les ménageant, c'est-à-dire qu'en ne coupant des arbres hêtres qu'en raison directe de la quantité d'avirons projetés nécessaires pour l'approvisionnement de chaque année, les forêts seroient inépuisables; car rien ne détruit plus le bois en général, que des coupes inutiles et mal entendues

Le commerce pourroit très aisément se pourvoir ailleurs: Les provinces de Guipuscoa et de Biscaye présentent des ressources en hêtres; il trouveroit le moyen de s'approvisionner et d'utiliser de superbes arbres qui ne sont point exploités, mais détruits par les vents et les orages.

Bois de sapins exploités dans la Navarre et dirigés sur Tortosa. Ceux qui ont parcouru les Pyrénées comme naturalistes ou comme curieux se sont vraisemblablement arrêtés sur les parties qui dominent les eaux de Barèges, de St. Sauveur; peut être celles qu'on est tenté de voir lorsqu'en est aux Eaux chaudes; mais très peu portent leurs regards au delà du pic du Midi. Ils ne tournent pas leurs yeux vers le couchant et n'aperçoivent jamais la montagne d'Anie. A plus forte raison puis-je penser qu'ils n'ont vu ni la belle forêt d'Isaux (a) où on a tant exploité de sapins ni celle d'Irati; c'est néanmoins de cette dernière forêt et de la mature que l'on y exploite, que je veux parler.

La partie du midi de la forêt d'Irati est tournée vers la Navarre Espagnole. Les Géographes désignent la montagne qui la domine, sous le nom de la *montagne Abaudi*. Cette partie de forêt est couverte de très beaux sapins que le gouvernement Espagnol fait exploiter & conserver avec soin.

Leur qualité, assurent ceux qui les ont examiné avec attention, est supérieure à celle des sapins qui avoient été exploités dans la forêt d'Isaux et à celle de ceux qu'on exploite encore dans la forêt de Gabas (b).

J'ai vu des ingénieurs & de marins instruits, qui pensoient que ces sapins valoient mieux que ceux de la forêt de la petite Vache en Dauphiné, dont on s'est longtemps servi à Toulon. Quoiqu'il

(a) Elle est située dans les montagnes de la vallée d'Aspe. Cette vallée est comprise dans le second arrondissement des Basses Pyrénées.

(b) La forêt de Gabas est dans la vallée d'Ossau, 2.^c arrondissement du Département des Basse-Pyrénées. Le Gouvernement y exploité du sapin.

en soit de leur qualité, il ne s'agit en ce moment, que de donner une idée de cette exploitation, et des moyens de donner un nouvel aboutissant à la mature qu'on y exploite.

La rivière *d'Irati* qui prend sa source dans la forêt du même nom, parcourt la vallée *d'Ahescoa*. Cette petite rivière n'est pas naturellement flutable; mais pour la rendre telle on a escarpé plusieurs passages très difficiles à cause des rochers qui les obstruoient et la rapidité des eaux, et on a établi des écluses. La première est au village *d'Orbaycète* à un quart de myriamètre de la fonderie de ce nom; la seconde à *Aribe*, et ainsi de suite en descendant cette vallée.

Les pièces de mature sont mises à l'eau sur cette petite rivière: on en forme des radeaux composés de trois pièces au plus, qui parviennent ainsi jusqu'à *Sanguéssa* où la petite rivière de *Salazar* et plusieurs ruisseaux, mêlent leurs eaux à celles d'Irati.

La on décompose les premiers radeaux pour en former de plus forts: ceux-ci sont composés de six à huit pièces de mature; c'est ainsi qu'ils sont flottés jusqu'à *Villafranqua*, où la rivière *Agra*, celle appelée *Cicudos* de Navarre, se jettent dans la première et forment celle qui porte la nom de rivière *d'Aragon*, qui après une course d'un myriamètre environ, perd son nom à *Milagre* où l'Ebre reçoit ses eaux.

Rendus à *Tuedela*, ces radeaux sont trop petits: le fleuve sur lequel ils se trouvent permet de les augmenter, et c'est ce que l'on fait en faisant entrer dans la composition de chaque nouveau radeau, vingt à vingt-quatre pièces de mature: sans être augmentés ni diminués, ils parviennent à *Tortosa*. De là, ils sont transportés à Cartagène et à Cadiz selon les besoins de la marine du Roi d'Espagne.

Je n'ai point parcouru toute l'étendue de ces rivières: ma course se termina à *Sanguesa*. Malgré tout le désir que j'en avois, il me fut impossible de connaître les prix auquel revenoit le pied cube de sapin rendu à *Tortosa*; mais il est probable qu'il revient aussi cher que celui du Nord en temps de paix.

Je regrette beaucoup de n'avoir point demandé des renseignements, sur la possibilité de faire rendre cette mature au Port du Passage: ma demande alors n'eut occasionné aucun soupçon; je n'avois besoin d'aucun interprète, la langue (a) la plus en usage dans le pays m'étoit extrêmement familière.

(a) La langue basque est celle des Navarrois et des Guipuscoans. ils parlent aussi l'Espagnol; cette langue n'est pas inconnue à l'auteur des notes.

Il est possible de donner une nouvelle direction à cette matière.

Mais j'entrevois la possibilité de donner aux résultats de cette exploitation de cette mature une direction nouvelle, c'est-à-dire à peu près celle que l'on donne aux bois de construction exploitées dans la vallée de Bastan et dans une partie de la Navarre.

Après que cette mature se trouve rendue au fond de la vallée d'*Ahescoa*, je crois très possible au lieu de la laisser parvenir à Lumbier, de la transporter par terre à travers les vallées d'*Erro* et de *Lans*, et la rendre à *St. Estevan*. Le terrain permet d'y pratiquer des routes; la vallée d'*Ahescoa* seule, pourroit fournir les fourrages nécessaires à la nourriture des bestiaux employés aux transports, et les autres vallées abondent en paturages.

A *St. Estevan* on peut former des radeaux de cette mature, en la mettant à l'eau sur la *Bidassoa* et être ainsi flotée jusqu'à *Fontarabie*. Par ce moyen cette mature seroit transportée par terre sept à huit myriamètres et le reste du trajet seroit fait par eau.

Si on compare la direction que le gouvernement Espagnol donne aux résultats de cette exploitation, à celle qu'il auroit pu leur donner, on est surpris qu'il n'ait point tenté les moyens que j'indique: les chemins à faire, les transports à exécuter, sont peut-être les motifs qui l'ont porté à faire rendre cette mature à Tortoza et non au port du Passage. A la vérité les ouvriers propres aux divers travaux qu'exige une exploitation de mature, ne se trouvoient point en Espagne: Des français tels que des extracteurs & des radeleurs qui avoient long-temps travaillé dans le grand atelier des Pyrénées, furent engagés à chers deniers, pour être les premiers à donner des leçons et des exemples aux Espagnols.

Cette exploitation étoit en activité pendant l'été de 1807: les quantités qu'on exploite sont assure-ton, toujours en raison de ce qui peut être rendu sur les lieux où les eaux permettent de flotter en tout temps, et on y a le bon esprit de hâter la flottaison pendant la fonte des neiges. On évalue les sapins de belles dimensions qui sont dans cette forêt, à plus de quatre mille pièces.

Il semble que cette mature, soit par sa quantité, soit par sa qualité, mérite qu'on se rende sur les lieux, si des circonstances ultérieures le commandoient, afin de la connaître et d'examiner tout à la fois, s'il est avantageux au gouvernement français d'en continuer l'exploitation et de lui donner la direction nouvelle que je viens d'indiquer.

En parlant du Port du Passage, j'ai fait part des observations locales dictées par le sentiment du désir de voir créer à la marine Française, un port que nos ennemis ne bloqueront jamais: les notes que je donne n'ont point tracé les premiers linéamens d'un bel ouvrage; mais elles indiquent le lieu où d'habiles marins peuvent l'exécuter.

Les notes sur les forges et les autres établissemens qui ont trait à la branche des approvisionnemens maritimes, n'ont que le mérite de rappeler des ateliers que j'ai vu, il y a longues années, avec trop de rapidité pour en donner des détails circonstanciés et étendus, Mais rien n'est plus facile que d'obtenir à cet égard, tous les renseignemens que pourroit désirer le, gouvernement.

Il est important pour la France; de posséder le port du Passage, où toutes les munitions navales qui sont dans les provinces de Navarre, de Guipuscoa et de Biscaye peuvent être facilement réunies et mises en oeuvre: Bayonne (a) peut y taire rendre les matières

(a) En temps de guerre-maritime, les bois de construction sont lentement et difficilement rendus de Bayonne à Rochefort. Si on calculoit ce que le pied cube de bois revient dans ce grand port, lorsqu'il y est transporté en temps de guerre, on seroit tenté de la voiturier par terre, idée extraveguante, ou pour celui qui tient à celle partie du Service.

Mais pour le rendre au Port du Passage, il n'est point d'obstacle. Les anglais ne peuvent point rester devant le port de Bayonne, et celui du Passage ne peut jamais être bloqué: ainsi les approvisionnemens qui s'amoncèlent dans ce premier port, et sur-tout en bois de Construction, seroient mis en oeuvre dans le Second, et les dépenses que ce transport occasionneroit sont si peu de choses en les comparant à celles qu'exigent et la marche actuelle et la direction qu'on leur donne, qu'on ne pourroit qu'adopter ce projet, si un jour le port du passage devenoit port militaire de l'Empire français.

SUPPLEMENT

APRES AVOIR CES NOTICES

Après avoir ces notices sur le port du Passage et sur les approvisionnemens qui peuvent y être changés en vaisseaux, l'ai eu occasion de parcourir le 3me cahier du Tom. 2.º (6me collection) *des Annales des Voyages*, publiées par Mr. Malte Brun. J'y ai lu avec étonnement (pag. 274) que le port du Passage étoit formé par l'embouchure de la rivière d'Oyarzun. C'est une erreur que je crois devoir relever.

L'idée qu'on doit avoir d'un port formé par une rivière, nait du volume des eaux du fleuve qui le forme. D'après ce principe que devoit-on penser du port du Passage, qu'il est comme tous ceux qui sont le long de la cote de Biscaye jusqu'au Cap Machichaco.

Mais ce port est formé par la mer. Il semble qu'elle s'est fait une entrée entre le mont *Jaitzquibel* et celui des *Corcières* (peña de las brujas). Après l'entrée, elle a formé un immense bassin pour y déposer ses eaux. Il est vrai que le petite rivière d'Oyarzun, après avoir par-

résineuses qui proviennent des départements des Landes & des Basses-pyrénées: des ouvriers de profession-maritime peuvent y être rassemblés: des marins à qui le régime des classes est inconnu, pourroient y être soumis, et le nombre de ceux qui sont du Passage à Machichaco est considérable. Malgré la foiblesse de l'ancien, gouvernement & l'instabilité de celui de l'interrègne, ce port avoit été demandé au Roi d'Espagne, mais les prétentions et les privilèges de la ville de St. Sébastien, étoient des barrières insurmontables, et ce projet utile restoit dans l'oubli. Le Monarque qui a exécuté tant & de si grandes choses, daignera réaliser celle-ci: il apprendra toujours à l'Univers étonné, à son grand et bon peuple, que les changemens qui se sont opérés dans le Nord, ceux faits et à faire dans le midi, ne peuvent être désagréables, contraires & désavantageux qu'aux seuls intérêts de l'avidie puissance Anglaise.

à Bayonne, le onze Mars 1808,

Le sous commissaire de marine,
 préposé à l'I^{on}M^{ne} et aux Armées

(Illisible)

coure la vallée de ce nom, y aboutit, mais elle n'influe en rien dans la formation du port, et on peut s'en convaincre, en jettant les yeux sur une carte bien faite.

Le plan de Tofiño que je joins à ces notes, prouve incontestablement que le port du Passage est *formé par la mer*, et que l'entrée en est puissamment défendue par la nature.

Je pense que le brassage indiqué sur ce plan, est juste: il a été pris de basse-mer de vives-eaux: des marins français m'ont assuré qu'il y avoit plus d'eau à l'entrée qu'il n'y en a de marqué sur ce plan. Rien n'est plus facile d'ailleurs que de vérifier cet objet; c'est ce qui peut être fait dans deux Jours.

Bayonne le douze Avril 1808.

Le S. Comre de marine

(illisible)

(Note du copiste. Le supplémens et la dernière note son d'une écriture différente ainsi que l'introduction).