

MESSAGER DE TAHITI

Journal Officiel des Établissements français de l'Océanie,

PARAISANT TOUS LES SAMBES A 3 HEURES DU SOIR.

TE VEA NO TAHITI.

Mahina mas 3 no Peperare 1865.

MATAHITI 15. — N° 3.

Prix de l'abonnement annuel : 10 fr.

Hors frais de port : 10 fr.

Taxe max. : 10 fr.

La taxe est de centimes.

Pour les Abonnements et les Annonces, s'adresser

au BUREAU DE LA POSTE,

Jusqu'à la fin du Gouvernement.

Prix des Annonces (ou compléments) :

Les 24 premières lignes 25 francs.

Au-delà de 24 lignes 25 francs.

Les 24 dernières lignes sont payées au taux de pris de la première insertion.

SOMMAIRE.
PARTIE NON OFFICIELLE. — Avis administratif. — Tribunal. — Statistique des naufrages sur les côtes de France (de 1856 à 1863). — Nouvelles et Faits divers. — L'Institut du Mérite. — Moussemets du poët. — Marché de Papete. — Tableaux d'abatage. — Annonces.

PARTIE NON OFFICIELLE.

Papeete, le 3 Février.

Les premières averses de l'hiver nous avaient fait croire à l'inauguration hâtive de la saison pluvieuse. Le beau temps qui lui succéda fit même regreter leur trop courte durée. Des pluies plus abondantes étaient à désirer. La sécheresse des mois précédents en avait fait un besoin impératif. Accoutumé, depuis un certain nombre d'années, à jour d'un climat extrême, on avait complètement oublié la loi communale et universelle des compensations. Aussi, n'a-t-on pas épargné de voir la dernière pluie tomber avec une violence telle qu'il a fallu faire plusieurs routes qui ont changé nos ruisseaux en torrent et nos rivières en fleuves. Quelques dégâts en sont forcément résultés. Des sections de notre route de côte ont été endommagées, plusieurs ponts emportés ; quelques terrains, et c'est le plus regrettable, ont également été ou entraînés ou entraînés. Néanmoins, l'inondation, qui n'est guère étendue qu'aux environs de Papeete, a peu au point porté sur les cultures. Comparé aux catastrophes qui ont visité d'autres pays, et dont les journaux étrangers nous apportent le récit, ce que nous avons éprouvé n'est vraiment pas bien grave. Peu de journées pourtant suffisent pour repérer les dégâts et pour initier les secours occasionnés par ces pluies extraordinaire, ainsi les avantages mêmes qui vont en résulter seront perdus de durée : les insectes détruits, le sol profondément humecté, sauf une fausette générale de l'île, tout nous promet pour plusieurs années des bénéfices qui nous feront assurément hériter cette saison ; sans nous enlever notre climat privilégié, elle nous avertit cependant que nous ne sommes pas en dehors de l'ordre commun et que dans l'établissement de nos routes, de nos ponts, etc., nous devrons, à l'avenir, tenir un certain compte de nos conditions de terrain et non pas du tout de toute prévision. Nous pouvons espérer dès aujourd'hui que les dégâts produits sur la route de l'Est sont déjà réparés, et que cette route peut, comme par le passé, être fréquentée par les piétons et les voitures.

ADMINISTRATION DE L'ORDONNATEUR.

Service des contributions. — Poste aux lettres.

La goliote du Protectorat Papeete, de la maison Hort, partira lundi prochain, 3 Février, pour Valparaíso, avec le courrier pour l'Europe.

Le sac de la correspondance formera le 4 à 8 heures du soir. Le public est prévenu que le bureau de la poste sera fermé le même soir, à 5 heures de l'après-midi, pour la délivrance des timbres-poste.

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE.

Tribunal de première instance

Cour d'assises spéciale.

Audience du 10 janvier. — Jugement qui condamne l'Indien Pau-ni-asi, né à Amao, les Tuamotu, à six mois de prison et aux frais de la procédure, par application des articles 461 et 463 du code pénal, pour vol d'objets commis au préjudice de l'Indien Huska.

Audience du 26 janvier. — Jugement qui condamne les sieurs Aguisse, débiteur de boissons, domicilié à Papeete, rue de la Petite-Pologne, et Meillon (Jean), garçon de comptoir chez ledit Aguisse, à cinquante francs d'amende cinquante et sous deux solidairement aux frais de la procédure, pour contrevention à l'article 3 de l'arrêté du 1^{er} janvier 1866, portant réglement sur la vente des boissons, et par application dodit article.

Tribunal de simple Police.

Audience du 20 janvier. — Jugement qui condamne le sieur Vieille, journalier, domicilié à Papeete, à 100 francs d'amende et aux frais de la procédure, par application de l'article 479 du code pénal, pour brûl et tapage nocturne.

Audience du 27 janvier. — Jugement qui condamne le sieur Delarue (Jens), domestique du sieur Jean-Louis Pescin, voulteur, demeurant à Papeete, à dix francs d'amende et aux frais de la procédure, pour avoir contrevenu à l'article 14 de l'arrêté du 6 novembre 1850, en faisant galoper son cheval dans l'enceinte de Papeete.

Audience du 29 janvier. — Jugement qui condamne l'indigène Morehu, caillier d'escorte, demeurant à Papeete, à dix francs d'amende et aux frais de la procédure, pour la même contrevention.

Pour extrait conforme :
Le Griffier, A. Bessac.

STATISTIQUE DES NAUFRAGES SUR LES CÔTES DE FRANCE DE 1856 A 1863.

Les départements de la marine, des finances et des travaux publics ayant institué en 1861 une commission chargée de rechercher les causes des sinistres sur les côtes de France, le ministre des finances et des travaux publics a donné l'autorisation de dresser des statistiques indiquant par année les noms des bâtiments naufragés, matériau, longueur, leur tonnage, le lieu de la perte, la situation du navire au moment du naufrage, la date de ce naufrage, sa cause présumée, le nombre d'hommes, perdus ou sauvés, les moyens de sauvetage employés. Les administrateurs de la marine ont établi ces rapports pour les années 1856 à 1863. Ces documents ont fait l'objet d'un examen approfondi de la part des préfets maritimes et des commandants des divisions navales du littoral, et l'on a obtenu à présent leur avis et une statistique générale des naufrages.

On voit qu'en Angleterre la statistique des naufrages est présente dans les annales des dix dernières années, à l'examen du Parlement. Les documents très variés qui servent à l'établir se composent d'observations tirées :

1^e De l'étude de la température, de la direction et de la force du vent et des courants, des variations du baromètre et du thermomètre pour chaque jour de l'année :

2^e Du nombre des navires, entrant et sortant, qui reçoivent les ports du Royaume-Uni dans un nombre d'années déterminé ;

3^e Du nombre, de la nature et du résultat des sinistres sur les côtes britanniques.

Ces documents présentent les plus grandes garanties d'exactitude, tant par la nature des documents qui les forment que par celui des rapports sur lesquelles s'exercent l'observation. Il n'en aurait été de même, actuellement, d'une statistique française. Le présent travail est le premier essai d'une telle synthèse des événements de mer sur nos côtes ; on ne disposait pas pour l'établir des renseignements précis et des observations suivies que les Anglais peuvent mettre à profit. Une statistique des naufrages, présentée dans ces conditions, indiquerait donc pour cette fois, plutôt la méthode qui doit présider à ces observations qu'un ensemble de comparaisons parfaitement concluantes.

Le nombre des sinistres sur les côtes de France n'est élevé, pour les huit années 1856-1863, aux chiffres indiqués dans ce tableau :

1856.....	91
1857.....	80
1858.....	71
1859.....	86
1860.....	127
1861.....	119
1862.....	122
1863.....	176
TOTAL.....	882

La moyenne par année des naufrages qui ont eu lieu pendant cette période sur les côtes de France est de 110. Comparée au nombre des entrées et des sorties des navires, cette moyenne donne une proportion de moins de 1/3 0/0 (1/2 p. 127). Sur le nombre total de 43,621 navires entrant et sortant que les statistiques du commerce ont relevé dans les ports de France pour l'année 1863, le nombre des naufrages pour la même année a été de 176. C'est donc un naufrage pour 154 bateaux.

Au point de vue de la nature de la perte, les sinistres se répartissent ainsi pour les huit années :

Peris corps et biens.....	88
Peris corps et biens et changement.....	88
Naufraiges ou échouements avec bris.....	327
Echouements simples.....	260
Abronages.....	15
TOTAL.....	882

Les marins qui ont péri dans les sinistres sur les côtes de France, et ceux qui ont échappé au danger, se répartissent ainsi, pour les mêmes années :

	Bons et bris.	Naufrages.	Survivants.
1856.....	510	63	413
1857.....	577	71	507
1858.....	399	53	346
1859.....	648	172	519
1860.....	948	175	777
1861.....	637	93	582
1862.....	810	85	755
1863.....	1,218	237	981
TOTAL.....	4,844	976	4,865

Ainsi, sur 5,811 marins en danger, 976 ont perdu la vie. La proportion des pertes par année ne suit pas la proportion des tempêtes plus nombreuses dans les dernières années : néanmoins, c'est l'année 1863, signalée par un ouragan des îles, qui a le plus marqué. Les deux dernières années, 1862 et 1863, contiennent le plus de bateaux, et va sans le plus de naufrages : l'année 1860 vient, à ce point de vue, en seconde ligne, de même que pour le nombre de marins qui ont péri dans les sinistres.

Le plus grand nombre des équipages a dû son salut à des secours venus de l'extérieur. (Soit des bâtiments de l'Etat ou du commerce,

MICROBIAL FATTY ACIDS

... et le navire ou recueilli les marins, soit du rivage, soit des embarcations de pêcheurs ou de pilotes, par des va-et-vient effectués par les soins des riverains ou de l'administration de la marine, et lorsque à peu près épuisé de marins s'est navré par les moyens au bord (planches, agrès, surtout le canot du navire). Enfin, un capitaine soumis à pa-prendre terre à la marée basse. Propriété pour l'an 1843 : 57 équipages gérées par les moyens du bord ; 63 par des sépouys extérieurs ; 25 par le retrait de la maro-

Les administrateurs de la marine n'ont pas indiqué sur les émissions la direction qu'ils ont donnée aux sauvetages; mais on peut affirmer, d'après les enquêtes qui parviennent au ministère, que le plus grand nombre d'entre eux sont destinés à l'assistance des navires et des personnes en détresse dans les eaux de la pêche, ou en cours de navigation (ou si elles sont au repos), ou en cours de pêche (par les moyens ordinaires), ou en cours de sauvetage ou opérés avec le concours de l'administration de la marine.

Par ce rapport que les commandants des divisions navales adressent périodiquement au ministère, on connaît les coûts des secours apportés, en 1863, aux navires du commerce par les bateaux de ces divisions. Ces derniers ont effectué, dans l'ensemble, au cours de cette année, 177 sorties, 17 bateaux de pêche, 32 navires du commerce français et 16 navires étrangers.

Le tableau ci-dessous présente, pour l'ensemble des huit années, une répartition des naufrages d'après les différentes causes auxquelles ils sont attribués :

Violence du vent sur la mer.	334
Brume.	79
Couleuvres.	32
Crabe.	28
Déviation du compas.	3
Erreurs sur les îles; faucons, hiboux.	95
Erreurs de navigation.	26
Erreurs humaines (marins et voyageurs).	26
Imperfection du capitaine.	12
Inappréhension du capitaine ou du pilote.	11
Baromètre.	1
Absence de précaution.	15
Manque de vigilance.	2
Inefficacité de vêtements.	1
Mauvais bœuf.	1
Vie d'âne.	2
Indifférence des marins.	20
Vétusté.	3
Nature ou excess du chargement.	5
Insuffisance de l'équipage.	1
Maladie.	1
Cause mortelle ou trop vaguement expliquée.	114

TOTAL 882

Les causes diverses de sinistres peuvent se réduire à quatre ou cinq causes générales. La tempête, la force de la mer ou du vent, la brume, les courants, les écueils, la déviation des compass, se réunissent sous les noms de causes naturelles que les capitaines ne pouvoient éviter. Cet ordre de sinistres est de beaucoup le plus nombreux [treize]. Les voies d'eau, la rupture des chaînes ou du gouvernail, provenant dans la plupart des cas, du mauvais état ou de la vétusté du navire, accusent la négligence des armements ou des commissions chargées de visiter les bateaux et assurer leur bon rapport. La nature, le mode ou l'excès des courants peuvent aussi contribuer à cette cause. Cet ordre de sinistres est en moyenne 126. La faute des capitaines (manque d'imprudence, ivresse, insobriété), a causé 28 naufrages. Il est satisfaisant de constater que de 1850 à 1883 on n'a pas délivré aux tribunaux que deux actes de baraterie.

Certaines manœuvres peuvent être considérées comme résultant d'un fault ou d'une erreur du capitaine, mais il est difficile de dire quelles sont les causes qui déclenchent ce type de comportement. Tous sont les sinistres attribués à la nature ou à l'exécution, du chargement, à l'exécution d'un ordre de mouvement de la voilure, un mauvais fest, à l'insuffisance d'équipage, toutes choses sur lesquelles le capitaine pouvait agir directement ou du moins appeler l'attention de son armateur. Le manège à virer, l'abréviation de route, la fausse manœuvre, l'erreur sur les feux, peuvent entraîner des dommages, tantôt à l'imperméité du capitaine, à celle de l'équipage, tantôt à l'insuffisance de ballastage ou de l'échange des colis.

Il est nécessaire d'ajouter que les chiffres cités plus haut ne peuvent prétendre qu'à une valeur d'approximation. En raison du grand nombre de sinistres qu'on n'a pu expliquer ni même connaître, on doit considérer ces chiffres non comme adéquats au nombre des cas des naufrages, mais comme représentant, dans des nombres donnés, la proportion qui existe entre ces différentes causes et la loi de leur répartition. (Extrait de la *Revue maritime et coloniale*.)

NÉOGENES ET FAITS DIVERS

Un journal donne les détails suivants sur la section française de l'exposition universelle de 1867 :

La section française peut dès aujourd'hui compter sur un grand nombre d'établissements intéressants qui seront disséminés dans la section du pays où l'on est attribuée.

Des fermes de toutes provinces avec leurs étables, leurs écuries, leurs laiteries, avec leurs machines agricoles à vapeur et autres, avec leurs appareils à fabriquer des tuyaux de drainage, etc., offriront des spécimens des perfectionnements acquis par l'agriculture.

Une usine à chocolat vendra ses produits aux visiteurs qui auront

Le public rencontrera une chambre noire où se feront des expériences de photométrie; un atelier complet de photographie où les opérations de laboratoire auront lieu sous les yeux de tout le monde.

Une parfumerie élaborera des parfums, et principalement ceux extraits de certaines fleurs, telles que la tubéreuse et le jasmin, qui seront cultivées dans le parc même.

Un moyen à venir à l'ordre du jour sera de faire établir des bateaux ou pâtiessiers établis autour du païs les farines nécessaires à leurs travaux.

Un atelier d'étrlage pour les tuyaux de plomb et de cuivre sera tourneur des trains de laminois à côté d'un four où s'opérera la coupe et la pulvérisation du plomb d'œuvre ; plus loin, on rencontrera des fonderies d'armement, en fonte et en bronze. Des verreries, avec leurs fours et leurs ateliers pour le soufflage et le boutage des verres, seront installées à côté d'autres usines où le public assistera à la fabrication de zinc, de sodium, etc.

Un observatoire sera installé dans un local spécial, et l'on y verra fonctionner les principaux appareils de physique.

Plusieurs jardins d'hiver, intéressants au point de vue de leur

Plusieurs jardins à ouvrir, intéressants au point de vue de la construction, renferment des plantes exotiques ; des vases d'ornement, des meubles de jardin, des kiosques, des jets d'eau, des fontaines, des chalets rustiques, des bosquets en treillages ornent les pelouses et les allées.

Les établissements du parc seront en outre combinés de manière à offrir aux yeux du public les principaux genres de constructions : en pierre, bois, briques et poteries, similimarmes, bétons, agglomérés, etc.

Un seul exposant se propose de planter des arbustes et des arbres de 1 à 6 mètres de hauteur, en nombre suffisant pour former 55 massifs qui occuperont ensemble une surface de 700 mètres carrés.

— On lit dans le *Comte Cavour*, journal de Turin : M. Louis Esnér-Rizzo, de Catane, mécanicien distingué, vient de résoudre un des problèmes poursuivis depuis longtemps par la science, à savoir :

moteur continu. M. Canéry, en effet, a inventé un mécanisme qui trouverait lui-même sa force motrice, sans le secours de l'homme, sans aucune impulsion donnée soit par un animal ou par la vapeur, et qui accomplit sans interruption ses fonctions motrices. Ce mécanisme n'a rien à faire avec le moteur Lenoir. M. Canéry a pu déposer sa première demande de brevet le 1^{er} juillet 1881, et présente-t-elle devant le Conseil d'Etat le 1^{er} octobre 1882. M. Canéry, à Nîmes, dans l'établissement de M. Natural, ferme Venlue, boulevard Carbone, a mis en place, cette machine qu'il appelle à l'élevage, une machine, qui n'est pas tirée de toute profondeur et que l'on peut faire monter à toute hauteur. Cette application seule suffit à recommander l'invention de M. Canéry à tout le monde industriel, mais l'inventeur poursuit un but bien autrement grandiose, c'est de rendre son moteur d'une application universelle. Le gouvernement italiano vient d'accorder à M. Canéry un brevet d'invention pour quinze ans.

— On nous annonce, dès *Moulinet* de Génos, pour la semaine prochaine, un procès vraiment curieux devant notre tribunal d'arrondissement. Il s'agit d'une personne nommée Véron, qui, dans le chemin de fer, a été obligé à la gare de Montauban de déposer ses biens, et, au lieu de payer le prix du trajet, présentait qu'on devait le lui payer à lui voyageur. Les présentations de ce plaisir touristique se fondent sur les motifs mêmes qui sont imprimés sur tous les billets : *S'il est présenté par le billet à l'arrivée, exigez le prix de la course entière.* Or le voyageur n'avait pas présenté le billet à l'arrivée, mais il avait déposé ses bagages à la gare de Montauban, mais il trouva son appui dans une grammaire : déjà plusieurs avocats éminents ont avancé que l'on pouvait soutenir la question, quand ce ne serait que pour donner une leçon de langue italienne à quelqu'un.

— Le vaisseau-déco d'application de la marine impériale Jeann-Bart a entrepris sa seconde campagne, l'automne derniére, dans le bassin de l'Atlantique. Le tableau ci-après indique les principaux ports de relâche de ce bâtiment, ainsi que les dates de son départ des différents points de son itin aire :

Départ de Brest, 10 octobre 1865.
Départ de Corée, 12 novembre 1865.
Départ de Rio Janeiro, 22 décembre 1865.
Départ de Bahia, 18 janvier 1866.
Départ de la Martinique, 4 avril 1866.
Départ de Newport (Etats-Unis), 1^{er} juin 1866.
Départ de Sydney (Cap-Breton), 20 juillet 1866.
Départ de Cadix, 20 juillet 1866.

— On lit dans le *Mont Blanc*: La dernière ascension du mont Blanc la trente-cinquième de l'année, a eu lieu le 3 octobre. Une jeune femme, une Anglaise, miss Brewster, qui a voulu clôturer la liste de ces périlleuses excursions. On sait que la première ascension a été faite en 1786 par Jacques Balmat et le docteur Paccard, de Chamonix. L'Abîme a relevé sur le registre des guides toutes celles qui ont suivi. Le chiffre arrive aujourd'hui à 293. Mais un fait dignement de remarque, c'est que 178 ascensions ont été inscrites depuis l'annexion, c'est-à-dire en cinq ans, tandis qu'on n'en connaît que 115 en 1860, effectuées dans le long intervalle de 75 ans.

— L'un des objets les plus curieux de l'exposition de Wakefield (Angleterre) est une locomotive en miniature. Elle n'a pas plus d'un pouce de hauteur et elle est recouverte d'une cloche en verre. La roue est, d'après des lins d'acier, et elle fait 3,000 revolutions par minute. La locomotive et la chaudière sont réunies dans 39 grains de verre, le tout pesant 44 grains ou moins d'un quart d'once. L'auteur de cette merveille dit qu'il évaporera de l'eau goûteuse d'eau ferrée mordue cette poudre pendant huit minutes. C'est un bol loger de Horsforth qui l'a fabriqué.

— Lavater a demandé sous traits du visage la révélation des caractères; le docteur Gall, aux protubérances de la tête; Desbarrolles, aux rides intérieures de la paume de la main; je ne sais quel autre à la conformation des pieds. Aujourd'hui on préfère l'avoir par la simple inspection de la bouche. Les dents sont bien verticales, signe d'ordre et de honnêteté; les dents éloignées de la verticale pour rappeler l'habileté amusante à l'ordre et au honnêteté; les dents qui se rapprochent du plan horizontal indiquent le mal, le dénuement, le malheur. Les dents larges et rondes indiquent le courage et la franchise; celles qui sont longues, trapues et élancées sont la marque de la séchereté et de la bassesse. Si cette ostéologie se propose, il faudra nous occuper plus sourire, de peur de faire disparaître leur caractère par la vue de leurs dents. Les dents saillantes surmontent et perdraient

--On a expérimenté à Cherbourg un petit navire mis par l'électricité. Il navigue dans un bassin circulaire et manœuvre avec une grande facilité et beaucoup de précision. Que l'expérience confirme une de ces deux méthodes de propulsion.

et rend tout moyen à substitution de la vapeur, dont l'emploi laisse beaucoup à désirer pour la navigation de plainmante.

Une invention extrêmement vient d'être faite par un ingénieur passionné, qui prétend avoir découvert le moyen de tirer sans canons ces autres instruments de destruction. Les projectiles ayant une forme allongée et oblongue, en mouvement après le système de l'inventeur, non pas par la force de l'ordinaire, mais par l'effet de la gomme trempée par des acides. La chose placée sur le sol même, et d'une force vingt fois supérieure à celle de la poudre, lancera le projectile dans la direction qu'on lui arrêtera sur le sol.

VARIÉTÉS.

L'Indien du Mexique.

Quoique les Indiens du Mexique se divisent encore de nos jours en trois races, il est difficile d'en distinguer une autre que celles avec lesquelles qui en général se présentent entre elles que fort peu d'analogies, et dont le nombre est plus élevé que celui de toutes les langues européennes réunies, ils présentent néanmoins quelques ressemblances typiques, non seulement entre eux-mêmes, mais encore avec ceux du reste de l'Amérique depuis le Canada jusqu'à la Patagonie, et même avec les peuples qui appartiennent aux autres races descendantes, comme la mongole et la malaise ; c'est de cette ressemblance que beaucoup de savants ethnographes, comme de Cuignes, Horn, Scherer et quelques autres, ont conclu à une origine commune.

Le caractère physique des Indiens est surtout facile à saisir pour un Européen qui frappe d'un tout aussi différent du sien, se remarquant pas tout de suite, sous cette uniformité du coloris, la différence des traits individuels. Il faut encore ajouter à cela, que chez ces peuples peu civilisés, comme le sont les Indiens, il existe, suivant l'observation pleine de justesse du baron du Hambois, plutôt une physionomie de tribu, de houle, qu'une physionomie propre à tel ou tel individu, parce que la culture intellectuelle est ce qui caractérise le plus à diversifier les traits.

Il est positif que la race indigène du Mexique est actuellement inférieure en civilisation à ce qu'elle était au temps de l'expédition de Cortez, lorsque, dans l'ensemble, tous dans l'empire d'Anahucle la grande majorité du peuple était presque aussi avilie qu'elle l'est maintenant, excepté dans certaines contrées qui avaient su conserver leur indépendance contre les envahisseurs des empereurs de la puissante Tenochtitlan, comme, par exemple, à Tlaxcala, où les formes d'une organisation démocratique avaient développé la conscience de la dignité humaine. Parmi les Azteques et les peuples colloqués par la force de leurs armes, on trouva, comme dans tout Etat peu civilisé, et comme témoignage de l'imperfection de ses institutions sociales, une minorité composée des prêtres et des nobles dominants et exploitants sans scrupule la masse de la nation, d'autant plus dégradés, qu'ils étaient possédés d'une mentalité de bœufs de travail de charge, et même d'eux-mêmes à tous les travaux, tandis que les Espagnols eux font exercer aux animaux.

La soi de l'ordre c'est, de l'autre, le fanatisme fieret détruire presque en totalité les classes privilégiées et par conséquent les plus instruites de la société astique ; de sorte que le petit nombre d'échantillons vivants de cette merveilleuse civilisation autochtone du Mexique se vit bientôt confondu avec le reste du bas peuple, lequel, par sa conquête des Espagnols, ne fit que changer de maîtres. Trois siècles et demi de servitude étrangère n'ont donc pu produire aucun changement notable dans l'Indien, déjà abruti par ce ne soit combat de stéphane, et de l'assassinat de l'empereur.

Nous devons nous rappeler que ici des tribus amérindiennes des Apaches, des Comanches, des Lipans et des Séris, qui ravagent périodiquement les Etats de Nuevo-León et Coahuila, de Durango, de Chihuahua et de Sonora, nia de celles des Mayas révoltés de la péninsule du Yucatan, parmi lesquels se trouvent entièrement dans la condition de barbares, et ne peuvent être considérées comme形成 partie de la population mexicaine. Nous ne donnerons les signes caractéristiques que de l'Indien soumis, *sauvage*, tout à fait différent, sous le rapport moral, des barbares que nous venons de citer, quoique leur ressemblance soit le rapport physique : même couleur brune et œuvrée d'un rouge, plus ou moins foncé ; même cheveux noirs, plats et cassés ; même rareté de barbe ; même corps trapu, mince et musclé, ayant le cou dirigez par en haut vers les tempes ; mêmes pommettes saillantes ; mêmes lèvres larges et charnues ; mêmes nos épais.

L'Indien du Mexique est le type par excellence des races descendantes. Il suit vieillard, quoique le peu de barbe, la particularité de sa peau qui est bien moins sujette à se ridier que celle du Caucasien et la couleur noire de ses cheveux qui grisent peu, lui fassent conserver jusqu'à un âge fort avancé certaine de jeunesse. Tout voyageur est frappé par l'expression sérieuse et réelache qu'il remarque dans la physionomie même d'un enfant, et qui perdure même dans l'adolescence, alors qu'il est tout à fait noir. Le visage, le nez, le menton, tout ce qui touche au visage, sont enfantin dans ses premières années ; l'Indien est trieste ; sa tristesse moigne. La suite de la mort est empreinte sur son front déprimé depuis l'heure de sa naissance. Il semble qu'il ait un vague pressentiment de la fatalité qui pèse sur sa race et qui la destine à disparaître de la scène du monde. Son dos est habituellement courbé comme sous un fardeau trop lourd pour ses forces. Sa marche est traînante. Quand il s'arrête, il ne reste pas fidèlement debout ; il s'accroît pour redire la place qu'il occupe sur la terre. Son regard reste fixé sur le sol, comme s'il cherchait instinctivement l'endroit où il trovera l'éternel repos. Il est pourtant d'une complexion physique assez vigoureuse, quoique ses forces mesurent à peu près inférieures à celles de l'Europe. Ses appétits et tristes de résistance qu'à ceux d'Amérique, c'est-à-dire sa force est plutôt passive qu'active. Grâce à sa sobriété en fait d'aliments, qui sont très proches en totalité de la rigueur végétale, et se composent invariablyment de maïs, surtout en forme de *tortillas* (espèce de crêpes), de haricots noirs, de bananes et de *cult* (piment rouge ou vert) ; il est rarement sujet à des déformations corporelles et jouit d'une santé admirable. Comme on l'a remarqué chez toutes les espèces destinées à disparaître, aussi bien dans le règne animal que dans le végétal, l'Indien est triqué pour la reproduction, mais en même temps que dans les deux derniers cas en bas âge est excessive dans la race en compensation de celle qu'on a constatée parmi les enfants des races dominante et ascendante. Cependant cette mortalité peut être attribuée aussi aux mariages précoce, aux aliments exclusivement végétaux, lesquels

continuent, suivant les principes de la bromatologie, une quantité insuffisante d'oxygène, et au peu de soin que prennent les parents de leurs progenitures. L'Indien est bien moins malade à s'envoyer qu'un europeen, mais quand il tombe il le sent fort mal, et il meurt moins promptement que l'europeen, mais le malade l'Indien, l'homme-déviseur de la canne à sucre, il le fait pour chercher dans l'ivresse un osblie momentané de sa déplorable condition. Il est peu communément le proverbe astique : « La parole est d'argent, le silence est d'or » ; est pratiquée par l'Indien dans toute sa rigueur. Il fait le contact des blâmes, qu'il considère comme des usurpateurs ; qui lui ont ravi sa terre à lui. Il aime même à isoler des hommes de sa propre race. Il est anachorète par goût ; il est donc anti-social. Il a peu de besoins ; il est donc un obstacle permanent aux progrès.

Il existe un rejeton de l'Indien, qui est l'Indien des Indiens, passé par l'Indien, car le maître cynique que le philosophe grec professait pour toute chose qu'il ne jugoit pas absolument nécessaire à la vie, n'était de sa part qu'une ostentation, qu'une manière d'attirer sur lui l'attention du peuple, qu'un désir de se singulariser, tandis que ce maître est naturel et instinctif chez l'Indien. Il ne se dépouille pas de ses besoins par la force de la volonté — il n'en a pas, il ne les comprend pas. Il est indolent et apathique, à moins qu'il ne soit stimulé, soit par les liqueurs enivrantes, soit par un éclat de passion, d'autant plus fort qu'il est ravi et de court dure. Pourtant il a une force de travail hors de proportion, et il est capable d'atteindre à l'endurance. Il est pourtant laborieux, quand on l'oblige à travailler. Il est stoïque au plus haut degré. Il souffre sans se plaindre. Il ne craindra pas la mort. Passeront la cravate, quand la vie lui offre aucune joissance ! A toute impulsion, à toute attaque, à tout malheur, il oppose la force de l'inertie — *ris inertiae*. Il portoit donc et humble vis-à-vis du blanc, mais cette humilité n'est fort souvent que de l'hypocrisie, et parfois il sait se venger opportunément. Il est une politesse exécutive et circonspecte, non seulement avec ceux qu'il considère comme ses supérieurs, mais également avec les personnes de sa propre condition. Il s'attache difficilement, quand il se débat avec une triste nécessité. Il n'est pas si étroit, mais il peut être quelquefois répugnant dans son attachement. Il refuse tout-à-fois l'amour qui lui vient de la part des blancs — *ritus Dasos et doce ferentes*. Il ne veut rien leur devoir : il veut garder son droit tout entier de les exiger pour les infirmités sans nom qu'il lui ont fait endurer depuis la conquête et lui font endurer encore aujourd'hui. Le catholique lui-même, qui s'il est vu contraint à adopter, n'est pour lui qu'un voile — commando, sous lequel il cache ses anciennes exorcies et ses malédictions.

En somme, et pour conclure, l'Indien veut rester Indien dans la plénitude de ses coutumes, dans la plénitude de son avilissement, mais aussi dans la plénitude de sa haine contre le blanc (1).

(Recette du Moles Colonial.)

(1) On représente cette étoile dans la Messager, nous avons essayé de faire faire que ces recettes, certaines tentacules qui y ont finies comme abscons pourraient bien être ces relatives et chasser leur direction sous l'enseigne de plus faible favorables. Faut, aussi, assister les races est peut le dernier mot de la nature ou extériorisé.

Le brig Fouzey, qui vient d'arriver dans notre port, a rencontré en mer les navires qui sont nous suivent, tous en route pour San Francisco :

18 décembre. — Barque *Hoppy W. Hopy*, de Baltimore, 162 jours de mer.

21 décembre. — Trips-mât *Roxor*, de Liverpool, en route depuis 201 jours.

27 décembre. — Barque *Vyvory*, de Bimbiest.

Même date. — Barque *Céramore* (2), de Berdeux, qu'elle avait quitté depuis 125 jours.

MOUVEMENTS DU PORT DE PAPÉETE

Du vendredi 26 janvier au jeudi 1^{er} février 1866 inclus.

CHALOUPE LOCALE ARRIVÉE.

29 janvier. Chal. Jeanne Ressource, pat. Jouhet, ven. à Tahiti.

NAVIRES DE COMMERCE ARRIVÉES.

28 janvier. Gou. du Protectorat *Poupee*, de 10 ton., cap. Bannister, ven. de Manille, 9 jours, ayant fait 1000 milles ; 2 passag. MM. Kroll, Allemand, Marquis (Japon), arctique, débarquant.

30 janvier. Gou. du Protectorat *Favosie*, de 59 ton., cap. J. Chaves, ven. de Tubaï en 1 jour, ayant touché 1 jour à Almatob ; 1 passag. indien des Tubaï.

30 janvier. Cabot. *Francis Murphy*, de 12 ton., pat. Lagron, ven. d'Almatob en 1 jour ; passag. indiens des Tubaï, débarquant par 100 milles.

30 janvier. Cabot. *Francis Murphy*, de 12 ton., pat. Lagron, ven. de Cossatung, de 351 milles, pat. Urieg (David), ven. des Merguien en 18 jours.

1^{er} février. Cabot. *Protekt*, Engarde, de 31 ton., cap. Teina, ven. de Moore en 2 jours ; 1 passag. indien de Tahiti, ne débarquant pas.

1^{er} février. Cabot. *Francis Murphy*, de 12 ton., pat. Legron, all. à Tubaï en 100 jours ; 10 pass. M. & M^e Alegre, français ; MM. Woodring, Salmon, O'Connor, Mr. Woodland, Mr. Horace Hall, anglais, débarquant ; M. Luton (William), M^e Bowles, M^e Williams, ven. ne débarquant.

NAVIRES EN CONSTRUCTION.

28 janvier. Gou. américaine *John D. Snodderly*, de 75 ton., cap. W. G. Hall, all. à Hilo et Asahli, prend un chargement d'orange, 1 passag. M. Dexter, américain.

31 janvier. Cabot. *Protekt*, Touhou, de 3 ton., pat. Tukoo, ill. à Asia (12) ; 13 pass. indiens des Tubaï, dont 5 débarquent et 8 pass. pas débarquer.

1^{er} février. Cabot. *Francis Murphy*, de 12 ton., pat. Legron, all. à Africaine 2 pass., M. Brugman (Johm), américain, débarquant, et 4 indiens des Tubaï, dont 2 débarquent.

1^{er} février. Petit-mât-barque anglais *Nevers*, de 44 ton., cap. Ailes (John), all. à Maldeves.

BÂTIMENTS SUR RADIE.

DE GUERRE.

26 décembre 1865. L'aviso à hélice *Le Fouzey-Trouville*, commandé par M. Questin, lieutenant de vaisseau.

CHALOUPE LOCALE.

25 janvier 1866. Chaloupe locale *Ressource*, pat. Jouhet.

26 janvier 1866. Chaloupe locale *Ressource*, pat. Jouhet.

