

Sc. III.  
4.318  
A<sup>3</sup>

LE  
**CANAL DE PANAMA**

AU POINT DE VUE COMMERCIAL  
TECHNIQUE & FINANCIER

PAR

L. SIMONIN

INGÉNIEUR DES MINES, DÉLÉGUÉ AU CONGRÈS INTERNATIONAL D'ÉTUDES  
DU CANAL INTEROCÉANIQUE EN 1879.



PARIS

E. DENTU, LIBRAIRE-ÉDITEUR

PALAIS-ROYAL, 15-17-19, GALÈRE D'ORLÈANS

—  
1885

A

8815

( )



## Bibliographie.

Nous signalons à nos lecteurs l'intéressante brochure intitulée **Le Canal de Panama** que vient de publier notre confrère de **La France**, l'Ingénieur L. Simonin, chez l'éditeur Dentu.

Cette brochure est un exposé du passé, du présent et de l'avenir du Canal de Panama. C'est comme membre du grand Congrès International de 1879 que l'auteur prend aujourd'hui la parole.

Les conditions à nos lecteurs l'indiquent  
dans le Catalogue de l'année par leur  
numéro d'ordre de la France l'année l'année  
dans l'année l'année.  
Le Catalogue est un exposé de l'état du présent et  
de l'avenir de la France l'année l'année l'année  
du Catalogue l'année l'année l'année l'année  
l'année l'année l'année l'année.

A-3315  
Sc. III.  
~~4.918. A3~~

LE

# CANAL DE PANAMA

AU POINT DE VUE COMMERCIAL

TECHNIQUE & FINANCIER

PAR

L. SIMONIN

INGÉNIEUR DES MINES, DÉLÉGUÉ AU CONGRÈS INTERNATIONAL D'ÉTUDES  
DU CANAL INTEROCÉANIQUE EN 1879.



PARIS

E. DENTU, LIBRAIRE-ÉDITEUR

PALAIS-ROYAL, 15-17-19, GALERIE D'ORLÉANS

—  
1885



# LE CANAL DE PANAMA

---

Nous avons eu la bonne fortune, dans notre vie d'ingénieur, d'être envoyé six fois en mission dans l'une et l'autre Amérique, et de traverser à trois reprises différentes l'isthme de Panama. De même, en allant deux fois en mission dans la mer des Indes, aux îles Maurice, de la Réunion et Madagascar, nous avons traversé, à l'aller et au retour, l'isthme de Suez avant que le canal fût percé. Il nous semblait, à ce moment, étant donnée la cherté alors trop grande de la vapeur, et la voile ne pouvant pas naviguer avec vitesse et économie dans la mer Rouge, que le canal de M. de Lesseps, qui était des plus faisables, quoi qu'on pût dire, aurait de la peine à couvrir ses frais.

L'expérience nous a donné tort, comme elle donnera tort à tous ceux qui combattent le percement du canal de Panama. Et ceux-ci, ce ne sont pas les Américains, qui se taisent après avoir mal accueilli, — au moins quelques-uns, — à l'origine, le projet de M. de Lesseps, tantôt en essayant d'invoquer à contre-sens la doctrine de Monroe, puis en menaçant de percer soit le canal de Darien, avec le général Grant, soit le canal de Nicaragua, avec

des officiers et des soldats du génie : « Ce dernier percement n'est qu'un jeu, disaient-ils, car le canal est fait aux deux tiers par la nature. »

Ce ne sont pas les Anglais qui attaquent non plus le canal de Panama, les Anglais qui ont fait à M. de Lesseps une opposition si tenace, si vive et ont tant critiqué, avec Palmerston, le percement du canal de Suez, dont ils devaient cependant profiter plus que tous les autres, ayant acheté pour rien les actions du khédivé, et voyant leurs navires franchir le canal pour les trois quarts du chiffre total.

Qui crie donc contre Panama, si ce ne sont ni les Américains, ni les Anglais ? Ce sont quelques Français douteux ou mauvais Français, groupés un instant en une sorte de meute financière aboyant contre la nouvelle entreprise de M. de Lesseps dans d'ignobles journaux et brochures, et qui calomnient le « grand Français » et toute son administration ; des maîtres chanteurs pour la plupart, qui ne cherchaient qu'à faire baisser les titres de la Compagnie, qu'à effrayer les actionnaires, si l'on ne consentait pas à acheter leur silence.

Mais les actionnaires de Panama se sont souvenus des batailles et des intrigues de Suez, et ils ne sont pas tombés dans le piège.

Le Canal de Panama sera rémunérateur, et, grâce à tous les moyens perfectionnés que la mécanique met en œuvre, on le terminera rapidement, dans les délais voulus. C'est pourquoi nous allons étudier ici la partie commerciale et la partie technique de cette grande et patriotique entreprise. Nous croyons avoir quelque droit à faire cette étude, ayant, en mainte circonstance, traité de cette question par la plume et par la parole, ayant fait partie, d'ailleurs, comme délégué et comme rapporteur de la deuxième commission, du Congrès international d'études du canal interocéanique, réuni par M. de Lesseps à Paris en 1879.



Un dernier chapitre sera consacré à la partie financière, et démontrera qu'à notre avis la Compagnie a prévu tout le nécessaire pour achever le creusement de son canal.

## I

### Partie commerciale

Le Congrès international d'études du canal interocéanique fut fondé, en 1879, à l'appel de M. de Lesseps, à qui l'on demandait de tous côtés de faire, pour le bien universel à Panama, ce qu'il avait fait à Suez. M. de Lesseps accepta la présidence de ce grand Congrès, qui était composé d'hommes éminents venus de tous les points du globe : ingénieurs, marins, diplomates, savants ou explorateurs, et procédait d'un *Comité français* ayant également choisi M. de Lesseps pour président, et comprenant dix-huit personnes des plus honorablement connues. Ce Comité s'était créé en 1876, à la suite de la deuxième réunion du Congrès des sciences géographiques, tenue aux Tuileries en 1875, sous les auspices de la Société de géographie de Paris, et il s'était formé pour étudier le percement d'un canal interocéanique, alors que les Américains et d'autres, des associations privées, avaient aussi poursuivi l'étude de ce projet avant ou après 1870.

Une *Société civile* fut constituée à côté du Comité français par le général Turr et M. L.-N.-B. Wyse, lieutenant de vaisseau, pour faire les frais d'une exploration dont M. Wyse prit la direction. M. Armand Reclus, frère du grand géographe et qui avait dans la marine le même grade que M. Wyse, M. Celler, ingénieur en chef des ponts et chaussées, M. Bixio, officier d'ordonnance du roi d'Italie et quatre ingénieurs prirent part à cette

campagne scientifique qui fut des plus laborieuses.

M. Bixio et deux des ingénieurs ayant succombé aux fatigues sans nombre de leurs explorations, on annexa, en 1877, deux nouveaux collaborateurs à cette mission, et, en 1878, on fut en mesure de présenter au Comité français plusieurs projets de percement, soit par l'isthme de Darien, jadis préconisé par Humboldt, ou par celui de San Blas et celui de Panama, qu'un ingénieur français, M. Garella, avait déjà étudié en 1843-44.

C'est alors que le Comité français, par la voix de M. de Lesseps, provoqua la formation d'un Congrès international pour décider la question du percement du canal interocéanique, et ce Congrès se réunit à Paris en 1879, vers la fin de mai.

Des délégués étrangers, au nombre de soixante-trois, représentant l'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la Chine, Costa-Rica, l'Espagne, les États-Unis de l'Amérique du Nord, les États-Unis de Colombie, le Guatemala, Hawaï, la Hollande, l'Italie, le Mexique, le Nicaragua, le Pérou, le Portugal, la Norvège, la Russie, le Salvador, la Suède, la Suisse, en tout vingt-deux États, appartenant aux cinq parties du monde, et une moyenne de trois délégués par chaque État étranger, se réunirent aux délégués français, comprenant trois représentants de l'Algérie et cinq de la Martinique.

Le nombre total des délégués ou membres du Congrès était de 119, dont 98 prirent part aux délibérations quotidiennes. Le Congrès était divisé en cinq commissions qui tinrent leurs séances du 15 au 29 mai et qui étaient les suivantes :

*La Commission de statistique, la Commission économique et commerciale, la Commission de navigation, la Commission technique, enfin la Commission des voies et moyens pour l'exécution du canal.*

M. E. Levasseur, membre de l'Institut, fut nommé rapporteur de la première commission. Son rapport étudiait

l'état du commerce, vers 1876-77, entre les contrées baignées par les deux océans, l'Atlantique et le Pacifique, le tonnage des navires qui servaient à ce commerce, enfin l'augmentation de ce commerce et de ce tonnage à l'époque où le canal serait ouvert, vers 1889. En d'autres termes, le trafic probable du canal était fixé, c'est-à-dire le tonnage qui y passerait, et la part qu'y prendraient les diverses nations, enfin la valeur moyenne des marchandises qui transiteraient par là.

Par des calculs tirés de documents officiels, le rapporteur trouvait 367 millions de francs pour la part des États-Unis, dont 150 afférents à la Chine, 80 au Japon, 62 à la Malaisie, soit aux Indes Néerlandaises et aux Philippines; en outre 35 millions concernaient l'Australasie, c'est-à-dire l'Australie, la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande, Fidji, enfin 40 millions regardaient la Nouvelle-Calédonie, Taïti, Hawaï et les autres archipels océaniques.

Ce commerce avait augmenté de 40 0/0 en quinze ans, et c'était là un courant d'échanges qui passait par la côte américaine du Pacifique ou le cap Horn et serait détourné sur le canal isthmique.

Restait le trafic des États-Unis avec l'Inde, qu'on estimait à 170 millions, et dont on prenait 60 millions seulement pour la part qui passerait par l'isthme américain.

Quant au commerce de l'Europe avec cette partie du Pacifique, M. Levasseur le chiffrait à 2 milliards, dont 1 pour l'Australasie, 550 millions pour la Chine, 30 millions pour le Japon, 400 millions pour les Indes Néerlandaises et les Philippines.

Il ne prenait que le quart de cette somme ou 500 millions pour la portion qui suivrait la nouvelle voie, même en tenant compte de l'apport de la voile que ne possède pas le Suez.

On est ici dans la région des vents alizés. Les clipper élancés à quatre mâts et du port de 5.000 tonneaux, comme savent en construire les Américains, ayant beau-

coup de voile et au besoin une machine auxiliaire occupant peu de place, consommant peu de charbon, pourront aller en Océanie et dans l'Asie Orientale par l'isthme américain, retourner par Suez, en faisant le tour du monde vent en arrière, quand la mousson leur sera favorable.

Sur la côte américaine du Pacifique, on trouvait d'abord le Chili, pour lequel le canal abrégait le parcours de 4.000 kilomètres, eu égard au détroit de Magellan. On peut estimer à 300 millions la part du Chili affectée au transit de l'isthme. On comptait 400.000 tonnes de guano et 300.000 tonnes de nitre à 200 fr. la tonne (aujourd'hui, c'est 300 fr.), ce qui faisait déjà 140 millions.

La part de la Bolivie était de 50 millions, celle du Pérou de 150 millions, celle de l'Equateur de 60 millions.

Enfin le commerce de la Colombie était estimé à 115 millions; mais, comme il se partageait irrégulièrement entre les deux océans, on ne prenait que 11 millions pour le canal, sans parler du transit proprement dit de Panama.

En 1875, le chemin de fer isthmique transportait 126.000 tonnes et, en 1878, 152.000 tonnes, non compris 225.000 voyageurs.

Des cinq républiques de l'Amérique centrale, Costa-Rica, Nicaragua, Salvador, Honduras, Guatemala, quatre ont leurs ports principaux sur le Pacifique. Le commerce de ces pays était estimé à 127 millions, dont 100 appartenaient au commerce interocéanique.

Pour le Mexique, sur la côte du Pacifique, on comptait 75 millions, et pour la Californie, l'Orégon et le territoire de Washington, 300 millions.

Enfin, la Colombie britannique était estimée à 10 millions, et l'Alaska, cité pour mémoire, et la pêche de la baleine, ce qui donnait une somme totale de 1.200 millions pour toute la côte américaine du Pacifique.

En y ajoutant les 367 millions des Etats-Unis avec cette côte et les archipels de la Polynésie, et les 60 millions de leur commerce avec l'Océan Indien, on arrivait à un to-

tal de 1.633 millions qu'on réduisait à 1.300 pour parer à tous les imprévus.

Enfin, en comptant les 500 millions calculés pour la partie du commerce entre l'Europe et l'Orient qui prendrait la route du Canal, le total général était de 1.800 millions.

Quel était, en 1876-77, le tonnage approximatif des navires qui desservaient tout ce commerce ?

Pour faire le calcul de ce tonnage, on fixait la valeur moyenne de la tonne à 375 fr., celle qu'on trouve pour le commerce de l'Angleterre qui se fait avec le monde entier. Ce chiffre, pris comme diviseur de la somme précitée de 1.800 millions, donnait déjà un tonnage total de 4.800.000 tonnes.

En 1876, la chambre de commerce de San Francisco évaluait à un million de tonnes l'exportation qui se faisait de la région des États-Unis située sur le Pacifique, et surtout de San Francisco, par le cap Horn ; et le chemin de fer *Central Pacific*, allant de San Francisco aux Montagnes-Rocheuses, se réunir à celui de l'*Union Pacific*, transportait *plus d'un million de tonnes*.

L'ouverture du canal ayant été fixée comme devant avoir lieu en 1889, le rapporteur arrivait à cette conclusion : que la valeur du commerce précité, augmentée d'après les moyennes connues, serait portée à 2.880 millions, soit un transit de 7.250.000 tonnes, ou, en nombres ronds, 7 millions et 1/2 de tonnes.

Quant à la diminution des distances, procurée par la création du canal, elle serait, suivant le cas, d'un quart d'un tiers et même de moitié. Citons un exemple entre cent : l'amiral Ammen, un des délégués des États-Unis au Congrès de 1879, comptait, pour la distance de New-York à San Francisco par le cap Horn, 13.610 milles et 120 jours de navigation, et, par le canal de Panama, 5.010 milles et 20 jours de navigation : c'est près du tiers seulement de la distance à parcourir et le sixième du temps à employer.



C'est-à-dire que par le même navire, faisant actuellement un seul voyage, on pourra en faire *six* dans le même temps.

## II

### Partie technique

La *Commission technique* était chargée d'examiner les divers tracés projetés sur l'isthme américain, d'établir, pour chaque cas, les dépenses de construction et de fixer les frais d'exploitation et d'entretien.

Parmi les délégués des États-Unis, elle entendit le commandant Selfridge, qui avait étudié le canal du Darien, et l'ingénieur hydrographe Menocal, qui avait projeté, avec le commandant Lull, celui du Nicaragua et celui de Panama, auquel collabora aussi le lieutenant Collins.

De 1870 à 1875, le gouvernement des États-Unis avait fait les frais d'une exploration complète de l'isthme américain, de Tehuantepec à Darien, en vue de la création d'un canal maritime. C'est ainsi que le capitaine Shufeldt avait préparé le projet d'un canal par l'isthme de Tehuantepec.

Tous ces projets, et d'autres encore, dus à des Mexicains ou à des Français, furent minutieusement examinés par la Commission technique, au milieu de discussions contradictoires.

Le compte rendu des séances de la Commission, qui durèrent du 16 au 24 mai, et le rapport fait par M. Voisin-Bey, ingénieur des ponts et chaussées (aujourd'hui inspecteur général) et ancien directeur général du canal de Suez, remplissent 400 pages, ou près des deux tiers du volume in-4° de 670 pages qui contient les actes du Congrès.

Les différents projets examinés étaient au nombre de

huit, et portaient sur les isthmes de Tehuantepec, de Nicaragua, de Panama, de San Blas, du Darien ou du rio Atrato-Napipi.

Pour le canal de Tehuantepec, la longueur était de 280 kilomètres, le nombre des écluses de 120, le temps du passage de douze jours ; mais rien n'était indiqué pour les dépenses. Le canal partait du golfe de Campêche, sur l'Atlantique, en suivant le cours du rio Coatzacoalcos et se terminait au port de Ventosa, dans le golfe de Tehuantepec, sur le Pacifique.

A Nicaragua, les deux tracés en présence, celui de MM. Lull et Menocal et celui de M. Blanchet, partaient du port de Greytown sur l'Atlantique, suivaient le rio San Juan, le lac de Nicaragua, le rio del Medio et, de là, se terminaient au port de Brito sur le Pacifique. La longueur du canal était de 292 kilomètres. On comptait 17 écluses, une durée de huit ans pour le travail, une dépense totale de 900 millions de francs, et le temps du passage était fixé à quatre jours et demi.

A l'isthme de Panama, la longueur du canal mesurait 73 kilomètres, entre Colon et Panama, le long de la vallée du Chagres et du rio Grande, en traversant la chaîne des Andes. Le projet de canal à écluses de MM. Lull et Menocal comportait 25 écluses, la durée des travaux était de huit ans, la dépense totale évaluée à un milliard, le temps du passage de deux jours et demi.

MM. Wyse et Reclus présentaient deux projets : un canal à niveau, avec une porte de marée à Panama, un tunnel de 6 kilomètres à la Culebra, qui pouvait être remplacé par une tranchée à ciel ouvert. La durée des travaux était de douze ans, le coût de 1.200 millions de francs, le temps du passage de deux jours. Un autre projet sur le même tracé comportait 13 écluses, une durée de six ans pour l'exécution, un coût de 700 millions de francs.

A San Blas, le projet de canal à niveau de l'Américain M. Kelly, d'une part, de MM. Wyse et Reclus, de l'autre,

allait du golfe de San Blas au golfe de Panama sur une longueur de 53 kilomètres, avec une écluse de marée sur l'Atlantique, un tunnel de 14 kilomètres sous la chaîne des Andes. La durée des travaux était de douze ans, le coût de 1.400 millions de francs, le temps du passage d'un jour.

Enfin le projet de canal du Darien, ou plutôt de l'Atrato-Napipi, de M. Selfridge, comprenait une longueur de 290 kilomètres, trois écluses et un tunnel de 4 kilomètres. Ce projet exigeait une durée de dix ans, un coût de 1.130 millions de francs, un temps de passage de trois jours. Le canal partait de l'embouchure de l'Atrato dans le golfe de l'Uraba, remontait le cours de l'Atrato, suivait celui du Napipi, et débouchait dans la baie du Cupica sur le Pacifique.

De tous ces projets, la Commission choisit, après une longue discussion, celui de l'isthme de Panama, au moyen d'un canal à niveau, sans tunnel, allant de la baie de Limon au golfe de Panama, c'est-à-dire de Colon à Panama. Elle repoussait tous les autres projets, même celui de Nicaragua, qu'elle reconnaissait satisfaisant sous le rapport technique; mais inexploitable à cause de la nécessité de nombreuses écluses et de la nature volcanique de la contrée, sujette à des tremblements de terre redoutables, susceptibles de détériorer les travaux, d'empêcher surtout le fonctionnement toujours si délicat des écluses.

Le coût de construction du canal de Panama adopté par la commission était évalué à 1.070 millions, somme à laquelle il fallait ajouter, comme dans tous les projets précédents, pour les dépenses de construction et d'exploitation capitalisées à 5 0/0, une somme de 130 millions, ce qui portait la dépense totale à 1.200 millions de francs. Le montant des frais annuels d'entretien et d'exploitation, après l'achèvement du canal, était ainsi établi à 6.500.000 fr. par an.

Comme les redevances à payer pour transiter par le canal



ressortaient à 15 fr. par tonne, cela donnait un rendement annuel pour la première année, de 105 millions de francs, soit un intérêt de près de 11 1/2 0/0 du capital employé.

Chaque année, d'ailleurs, après l'inauguration, le rendement du canal devait augmenter, comme à Suez, par l'accroissement continu et naturel du tonnage.

Le projet de canal par l'isthme de Panama proposé par la Commission technique fut voté en Assemblée générale de clôture, le 29 mai, par 98 votants, dont 78 dirent oui, 8 non, et 12 s'abstinrent pour différents motifs.

Il n'est pas besoin de dire que tous les travaux, qui ont été commencés dès 1881, quand s'est formée à Paris la *Compagnie universelle du Canal interocéanique*, se sont poursuivis avec la plus grande activité, après les premiers essais indispensables de tout début. Aujourd'hui, tous les chantiers sont en pleine action entre Colon et Panama, tous les grands excavateurs, construits sur les modèles les plus perfectionnés, sont en œuvre. Toutes les grandes entreprises sont données. Il reste 100 millions de mètres cubes à abattre à la drague, à l'excavateur, à la dynamite; on les abattra.

Vingt mille ouvriers, métis, nègres de la Jamaïque, sont à pied d'œuvre, répandus sur une vingtaine de chantiers et la Compagnie, qui consulte à Paris régulièrement une *Commission technique supérieure*, composée d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées, d'ingénieurs en chef, d'ingénieurs hydrographes, d'un amiral et de représentants techniques, des ingénieurs officiels de la Hollande et de l'Italie, est représentée sur les lieux par un ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Les deux principaux obstacles à vaincre et qui semblaient défier l'audace de l'ingénieur. — le barrage du Chagres, long de 800 mètres, retenant 1 milliard de mètres cubes d'eau, et la tranchée de la Culebra, haute de 100 mètres, — sont désormais prévus et plus que prévus, puisque

des entrepreneurs se sont engagés à exécuter la grande tranchée. Tout sera fait à la date indiquée.

### III

#### Partie financière

La Compagnie universelle du canal interocéanique est une Société française anonyme, libre, constituée le 3 mars 1881. Le siège social est à Paris. La durée de la Société est de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir de l'ouverture du canal.

Le capital social est de 300 millions de francs, divisé en 600.000 actions au porteur de 500 francs, sur lesquelles il n'a été versé encore que 250 fr. : 125 fr. en souscrivant, 125 fr. au 1<sup>er</sup> janvier 1882, en tout 150 millions.

En réalité, il n'a été émis que 590.000 actions, 10.000 actions ayant été acceptées par les propriétaires cédants de l'acte primitif de concession obtenu de l'Etat de Colombie, c'est-à-dire la Société civile dont il a été précédemment parlé.

Au jour de la souscription, le public demanda *le double* des actions émises. Et c'est ce qui explique la quantité considérable des actionnaires, la solidité de cette légion. Chaque actionnaire n'a, en moyenne, que trois actions un quart.

Pendant l'exécution des travaux, les actions touchent l'intérêt à 5 0/0 du capital versé.

Trois emprunts au moyen d'obligations, ont été souscrits :

1° Un emprunt de 250.000 obligations libérées, 5 0/0, au porteur, émises en septembre 1882, jouissance du 15 juillet 1882, remboursables à 500 fr. en soixante-quinze années, par voie de tirage au sort, en janvier et juillet,

et jouissant d'un intérêt annuel de 25 fr., payable par semestre, les 15 janvier et 15 juillet.

Le produit de cette émission a été de 109 millions, destinés au paiement des actions du chemin de fer de Colon à Panama, acquises par la Compagnie, opération purement financière et très utile, puisque, propriétaire de la presque totalité des actions du chemin de fer qui sert aux travaux, la Compagnie touche chaque année sous forme de *dividende* ce qu'elle paye à titre de transport.

C'est ainsi que le revenu du chemin de fer paye à peu près l'intérêt à servir aux obligataires de cet emprunt spécial ;

2° Un emprunt de 600.000 obligations, 3 0/0, au porteur, émises en octobre 1883, jouissance du 15 octobre 1883, remboursables comme les précédentes, par voie de tirage au sort, en avril et octobre. Elles jouissent d'un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre. Le dernier versement sur les titres non libérés a été effectué le 15 octobre 1884.

Cet emprunt a rapporté 171 millions ;

3° Un emprunt, au 25 septembre 1884, de 387.387 obligations, 4 0/0, à 500 fr., jouissance du 1<sup>er</sup> octobre 1884, rapportant 20 fr. par an, payables le 1<sup>er</sup> avril et le 1<sup>er</sup> octobre. Ces obligations sont remboursables de la même façon que les précédentes, et le montant s'est élevé à 129 millions. Le dernier versement sur les titres non libérés a été effectué le 5 juillet 1885.

Il résulte de tout ce qui vient d'être dit que le capital-actions de la Compagnie de Panama est en ce moment de 150 millions, versés en 1881-82, et que les trois séries d'obligations, émises en 1882-83-84, s'élèvent à un total de 409 millions. En y joignant les 150 millions appelés sur les actions, le total du capital, en ce moment déboursé, n'est que de 559 millions de francs.

Plus tard, en y joignant les 150 millions qui restent à verser sur les actions et l'emprunt de 600 millions de

francs que la Compagnie a été autorisée, par la dernière Assemblée générale, à faire pour achever le canal, on voit que le capital affecté à l'entreprise de Panama sera au total de 1.200 millions.

Ce capital sera plus que suffisant pour mener à bien cette œuvre gigantesque dans le délai voulu de huit ans, c'est-à-dire pour ouvrir le canal à la navigation en 1889, date de notre grand centenaire. La dépense sera restée dans les limites fixées par le Congrès international de 1879, et les bénéfices promis se réaliseront comme à Suez.

Paris, novembre 1885.



L. S.



PARIS

IMPRIMERIE DE G. BALITOUT ET C<sup>e</sup>

7, rue Baillif, 7