

C'est Philemon Wright, de Woburn (Massachusetts), qui a fondé le premier établissement de la région. Au début de 1800, il s'installa, avec quelques fermiers, à l'emplacement de ce qui est maintenant Hull; des marchands l'avaient accompagné, et bientôt se développa une petite communauté indépendante. Wright lança le commerce du bois, qui devait par la suite prendre beaucoup d'ampleur dans la vallée de l'Outaouais, lorsqu'il conduisit un radeau à Québec en 1806, répondant par hasard aux besoins de l'Angleterre qui cherchait un nouveau fournisseur de bois après que Napoléon eut mis fin à ce commerce dans la mer Baltique.

Ce n'est qu'une génération plus tard que les premiers établissements importants apparurent sur la rive sud. La guerre de 1812 révéla la vulnérabilité de la voie de communication qui, par le Saint-Laurent, reliait la ville de Québec aux colonies du Haut-Canada, et, par conséquent, la nécessité d'établir une autre route plus sûre. Après maints retards et de nombreuses études, on se mit d'accord sur un nouvel itinéraire jusqu'à Kingston, en suivant les rivières des Outaouais, Rideau et Cataraqui. Enfin, en 1826, le lieutenant-colonel John By, des Ingénieurs royaux, fut envoyé aux Chaudières pour construire un canal qui, de là, rejoindrait Kingston. By employa pour la construction de ce canal deux compagnies du Corps royal des sapeurs et mineurs, et plusieurs milliers d'ouvriers, irlandais pour la plupart. En 1823, le comte de Dalhousie, alors gouverneur en chef de l'Amérique du Nord britannique, avait assuré à la ville un terrain de choix. En 1827, By constitua deux établissements, la Haute ville et la Basse ville, adjacents à cette terre de la Couronne qui portait alors le nom de Barrack Hill. Le canal fut terminé en 1832 et la ville de Bytown commença à croître et à prospérer. Des magasins, des fabriques, des banques, des églises et des écoles ouvrirent leurs portes. Les bateaux à vapeur sillonnèrent la rivière et le canal. En 1836, un journal, la *Bytown Gazette*, faisait son apparition.

Bytown était devenu le centre intérieur du commerce du bois équarri et, en 1850, on y trouvait de beaux édifices de pierre, dont la demeure de Thomas MacKay qui constitue aujourd'hui la partie centrale de la résidence du gouverneur général du Canada. C'est alors que se produisit un changement dans l'industrie du bois: la Grande-Bretagne abandonna son système de tarif préférentiel sur les importations de billots équarris de pin rouge et blanc et le commerce commença à fléchir. A cette même époque, par ailleurs, les régions boisées de l'est des États-Unis étaient épuisées et il fallait du bois de construction pour abriter une population croissante. De plus, le réseau américain de chemins de fer et de canaux s'était étendu jusqu'à la frontière canadienne, ce qui facilitait le transport. Encouragés par ces conditions favorables, des industriels américains vinrent établir à Bytown de vastes scieries près des chutes Chaudières. Bientôt, les îles à proximité des chutes et les terrains bas sur les deux rives furent couverts d'amas de bois et des chalands chargés se dirigeaient vers le marché américain. L'industrie du bois prenait son essor et allait devenir par la suite une activité de pointe. Au début de 1855, Bytown devenait une ville et prenait le nom d'Ottawa.

Depuis sa formation en 1841, la Province Unie du Canada avait transporté sa capitale de Kingston à Toronto, Montréal et Québec, et on cherchait alors à s'entendre sur un emplacement permanent; à la fin de 1857, la reine Victoria trancha la question en choisissant Ottawa. On dressa les plans des édifices gouvernementaux de la nouvelle capitale et en 1859 on octroya les contrats pour leur construction. Le coût fut cependant beaucoup plus élevé que prévu et ce n'est qu'en 1866 que le gouvernement de la Province du Canada vint s'installer à Ottawa. L'année suivante, le premier Parlement du nouveau Dominion du Canada se réunissait dans un édifice inachevé, sur l'ancienne Barrack Hill.

Le pays fut prospère pendant la majeure partie de la décennie suivante, Ottawa grandit et le gouvernement se développa à mesure que l'autorité du Dominion s'étendait sur une partie de plus en plus grande de l'Amérique du Nord britannique. En 1871, la ville comptait environ 22.000 habitants. On y construisit nombre de belles maisons et de magasins en pierre et en brique; les édifices ministériels qui encadraient le Parlement sur la colline furent agrandis. Un bel immeuble de pierre remplaça en 1876 le vieil hôtel de ville en bois, près du canal Rideau, et un imposant bureau de poste fut érigé au centre de la ville. A la fin du siècle, Ottawa était devenu un centre industriel prospère avec une population de 59.000 habitants. Elle demeurait le cœur de l'industrie du bois dans l'est du Canada, et elle possédait les plus vastes usines de papier du pays et la plus grande fabrique d'allumettes au monde. On s'était peu soucié, cependant, de conserver ou de rehausser sa beauté naturelle jusqu'à la création, en 1899, de la Commission d'aménagement de la ville d'Ottawa, et le début de la construction du Driveway le long du canal Rideau. Les progrès furent lents mais dans les années qui ont précédé la Première Guerre mondiale, le cœur de la ville commença à se transformer. De nombreux