

5.555/4

6163-B

# NOTES

A L'APPUI DE LA SOUMISSION DE LA COMPAGNIE

DES

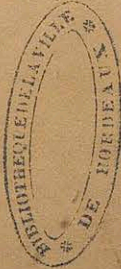
## INDES OCCIDENTALES

ET

**DU BRÉSIL.**

*par*

(*MM. Henry Galos et D.C. Collas.*)



**PARIS**

IMPRIMERIE DE SCHILLER AINÉ,  
RUE DU FAUBOURG MONTMARTRE, 11.

1852

1870  
M. 112

LIBRARY OF THE  
MUNICIPALITY OF BORDEAUX

1870

1870  
M. 112  
LIBRARY OF THE  
MUNICIPALITY OF BORDEAUX

## NOTES

A L'APPUI DE LA SOUMISSION DE LA COMPAGNIE  
DES INDES OCCIDENTALES  
ET DU BRÉSIL.



### PREMIÈRE NOTE.

La révolution produite par la vapeur sur la terre ferme, tend, depuis quelques années, à s'opérer sur les mers. Après avoir rapproché les peuples de l'ancien continent, multiplié leurs rapports, facilité leurs relations, accéléré leurs communications, fait circuler la vie entre eux, en les associant au commerce et à l'industrie dont elle s'est constituée l'intermédiaire le plus puissant, la vapeur entreprend maintenant d'accomplir les mêmes merveilles à travers les flots, d'unir par de régulières et rapides correspondances des contrées séparées par l'Océan. Elle leur offre des moyens prompts de se connaître, d'échanger leurs produits et de croître en richesse et en civilisation les unes par les autres. Les bâtiments à vapeur affectés au transport des voyageurs, ces



dépêches et des marchandises précieuses, ne sont à vrai dire qu'un prolongement des rails-way sur les mers; qu'un complément de l'œuvre des chemins de fer. Les résultats que ceux-ci ont donnés, ceux-là, à leur tour, les donneront. C'est la même force employée autrement; c'est toujours la locomotive, mais la locomotive transformée et appropriée aux nécessités de la navigation. La vapeur enrichit son domaine et l'agrandit par de nouvelles conquêtes. Il est certain que lorsque les ports de mer, au moyen de transports accélérés et réguliers, attireront chez eux un plus grand mouvement de personnes et de marchandises, ils donneront aux chemins de fer un nouvel élément d'activité.

Ces idées devaient frapper l'attention des gouvernements. Aussi, depuis 1840, nous avons vu se former plusieurs grandes entreprises de bâtiments à vapeur destinées au service des communications maritimes. L'Angleterre a donné l'exemple. Les États-Unis qui suivent avec tant d'ardeur l'Angleterre, quand ils ne la devancent pas, ont créé de leur côté de grands services à vapeur sur les mers. L'Autriche, malgré sa lenteur accoutumée à entrer dans les nouvelles voies, s'est empressée à son tour d'organiser une puissante compagnie qui dessert les côtes d'Italie et le Levant.

La pensée qui a présidé aux établissements de l'Angleterre et des États-Unis, va chaque jour se développant. Il ne s'agit plus pour ces deux puissances de relier directement leur territoire aux contrées avec lesquelles leurs steamers les mettent en relation, mais de poser des jalons, des points de repères qui facilitent leurs rapports avec les points du globe les plus éloignés. C'est ainsi qu'en concordance avec sa ligne de paquebots aboutissant à l'Isthme de Panama, l'Angleterre a organisé, dans l'Océan-Pacifique, partant de Panama, un service pour Callao et Valparaiso, touchant à plusieurs ports intermédiaires. Tout récemment le nombre et la puissance des navires de cette ligne ont été augmentés, pour que les départs qui, des deux points

extrêmes, ne se faisaient qu'une fois par mois, devinssent bimensuels. Il est très-probable, qu'avant peu, un projet bien autrement important dans ses conséquences sera mis en exécution par la Grande-Bretagne. Nous voulons parler d'une ligne de paquebots se détachant aussi de Panama et faisant des voyages réguliers entre ce point et l'Australie. Enfin il est question d'organiser un service de la même nature pour la mer de Chine.

Les États-Unis possédés de l'idée de rapprocher le plus possible de l'Union leur nouvelle possession de la Californie, ont deux services : l'un de New-York, l'autre de la Nouvelle-Orléans à Chagres. Ces services seront bientôt reliés par le chemin de fer de l'Isthme, à une ligne de bateaux qui existe déjà entre Panama et San-Francisco.

Des puissances moins considérables que l'Angleterre et les États-Unis se préparent à marcher sur leurs traces. Le gouvernement français doit savoir que la Belgique songe à organiser une ligne de paquebots entre Anvers et New-York : une maison d'Anvers est en négociations, à ce sujet, avec le gouvernement Belge. La Sardaigne, le fait est de notoriété publique, s'occupe également de créer une compagnie qui ferait, en partant de Gènes, un service analogue à celui de la compagnie de Southampton dans la mer des Antilles jusqu'à Chagres.

Ainsi le mouvement se généralise. L'idée d'employer la vapeur à accélérer et à régulariser les rapports maritimes et commerciaux des peuples tend partout à se réaliser.

La France jusqu'à présent n'est entrée que timidement dans cette voie. Elle a tout récemment formé une compagnie pour desservir les côtes d'Italie et du Levant; elle subventionne des compagnies pour le service postal de l'Algérie et de la Corse.

Il n'est pas dans l'intention du gouvernement français de s'arrêter à ce premier pas : nous en avons pour garant les paroles du prince Président qui, dans son Message du 4 novembre 1851 à l'Assemblée nationale, s'exprimait ainsi :

« Une loi a concédé les paquebots-postes de la Méditerranée à l'industrie particulière. Il est désirable que des concessions semblables permettent d'étendre nos relations de commerce et de correspondance avec les pays transatlantiques. L'administration se préoccupe de ces questions et étudie les moyens de les résoudre. »

C'est dans la confiance que nous inspirent ces paroles, avec la conviction que la France, à moins de déchoir de son rang comme puissance navale, doit s'assurer des communications plus régulières, plus actives, un contact plus fréquent avec les contrées d'au-delà des mers, que nous nous sommes occupés d'organiser la *Compagnie des Indes Occidentales et du Brésil*.

Mais une pareille entreprise ne peut se passer du concours du gouvernement. L'industrie privée n'a pu par ses seules forces créer les chemins de fer; elle serait encore moins en état d'organiser et d'exploiter les lignes transatlantiques. Tous les gouvernements l'ont reconnu; et il serait impossible de citer une navigation régulière à la vapeur qui se fasse sans le concours financier de l'Etat dont elle porte le pavillon.

Nous allons le prouver.

Par un acte en date du 2 août 1836, la compagnie connue sous le nom de *Lloyd autrichien* a été constituée.

Cette compagnie à son début n'avait que 7 bateaux, représentant une puissance de 630 chevaux; en 1850 elle avait 29 bateaux, représentant une force de 4,320 chevaux. Aujourd'hui elle a 34 bateaux.

Ces bateaux desservent quinze lignes différentes (1).

---

(1) De Trieste à Venise.

- à Pola.
- à Fiume.
- à Cattaro.

Le gouvernement autrichien n'alloue aucune subvention en argent à la *Compagnie du Lloyd*, mais il lui a concédé sans restriction aucune et sans charges, le monopole de la navigation à vapeur entre tous les ports autrichiens de l'Illyrie, de l'Istrie, de la Hongrie, de la Dalmatie et de la Vénétie. Sur quarante-neuf ports dans lesquels touchent les bâtiments du *Lloyd*, il y en a vingt où la compagnie a un privilège exclusif.

Ce privilège n'est pas le seul que le gouvernement ait accordé; il a prêté plusieurs fois à la Compagnie des sommes considérables d'argent; il a fait garantir par la ville de Trieste, jusqu'en 1864, un minimum d'intérêt de 4 p. 100 sur le capital de 3 millions de florins, capital social fixé par la résolution du 6 mars 1845. Lorsque par quelque circonstance fortuite le service a couru le risque d'être interrompu, l'Etat a prêté gratuitement au *Lloyd* les navires de la marine militaire. Il abandonne à la Compagnie la totalité de la taxe des lettres transportées par ses navires; il l'a exemptée de tous impôts ou redevances, ainsi que des droits de douanes sur les matières premières destinées au matériel naval; il ne lui impose aucune condition de construction pour les navires; il la laisse libre d'établir les lignes qu'elle croit utiles, et de régler les tarifs des passagers et du transport des marchandises comme bon lui semble.

---

— à Constantinople.

— à Athènes.

— à Alexandrie.

De Syra à Athènes.

De Salonique aux Dardanelles.

D'Alexandrie à Smyrne.

De Smyrne à Beyruth.

Du Pirée à Nauplie.

De Constantinople à Trébizonde.

— à Galata et Ibrahla.

Les Etats-Unis ne sont pas entrés moins largement dans cette voie. Ils se sont écartés de leur système qui est de ne jamais associer les intérêts de l'Etat à ceux des particuliers.

Il ne nous est pas possible de donner exactement les noms et les itinéraires de leurs compagnies, parce que les documents officiels sur lesquels nous voudrions nous appuyer ne sont pas à notre disposition.

Nous nous bornerons à dire que les Etats-Unis ont, tout récemment, porté à 55,000 dollars (175,250 fr.) par voyage la subvention de la Compagnie Collins, chargée du service entre New-York et Liverpool. Ils ont fait également des avances de fonds aux compagnies transportant les dépêches sur le *Pacifique* et sur l'*Atlantique*, quoique des spéculateurs aient offert d'affecter à ce service des bâtiments construits et armés sans aucun patronage.

L'Angleterre, en 1851, a subventionné dix-huit services; le chiffre des subventions payées aux compagnies pour l'exercice 1851-52, s'est élevé à 727,425 liv. sterl., ou 18,185,625 francs (1).

(1) SERVICE ENTRE :

Liverpool et l'île de Man. . . . .	850 Liv.st.
Holyhead et Kingstown (Irlande). . . . .	25,000
Aberdeen et Berwick. . . . .	900
Southampton et les îles du Canal. . . . .	4,000
Plymouth et le cap de Bonne-Espérance. . . . .	727,425
L'Angleterre, Hambourg et Rotterdam. . . . .	17,000
Liverpool et Halifax, Boston et New-York (compagnie Cunard). . . . .	145,000
Halifax, les Bermudes et Saint-Thomas; Halifax et Terre-Neuve. . . . .	14,600
Indes-Occidentales (Antilles et golfe de Mexique, Brésil et la Plata). . . . .	270,000
Callao et Valparaiso. . . . .	25,000
Plymouth et le cap de Bonne-Espérance. . . . .	30,730

L'année 1851 présentait une augmentation de 98,135 liv. sterl. sur l'exercice 1850.

En 1852, l'augmentation est encore considérable par la création de nouveaux services, et des communications régulières avec la côte d'Afrique qui ont été adjugées pour neuf années à la Compagnie Mac-Grégor Laird, moyennant une subvention annuelle de 21,000 liv. sterl. La publication des documents officiels relatifs à ces correspondances ne nous étant pas encore connue, nous ne pouvons donner exactement les chiffres des subventions accordées en 1852-53 par le gouvernement anglais.

En France, les compagnies Bazin, Valéry et des Messageries nationales sont subventionnées. Les services du Levant et de l'Italie ont été concédés à la compagnie des Messageries nationales pour vingt ans par une loi en date du 7 juillet 1851, la subvention qu'elle reçoit représente en moyenne 2,725,000 fr. ou 25 fr. 90 c. par lieue parcourue. En prenant comme base la puissance minimum imposée à la compagnie par l'art. 10 du cahier des charges, 2,760 chevaux, la subvention représente 1,000 fr. environ par force de cheval.

---

Angleterre et Alexandrie. . . . .	23,500
Alexandrie et Beyrouth. . . . .	1,560
Suez et Calcutta. . . . .	64,688
(La compagnie des Indes paie en outre, pour ce service, 50,312 liv. sterl.)	
Ceylan et Hong-Kong. . . . .	25,312
(La compagnie des Indes paie en outre, pour ce service, 19,688 Liv. sterl.)	
Suez et Bombay. . . . .	50,000
Allocations aux agents des postes à bord des paquebots. . . . .	9,285
	<hr/>
	727,425 Liv. st.

Le principe d'une subvention est donc une condition fondamentale de toute entreprise transatlantique, et ne saurait être contesté.

Il est facile de démontrer que non-seulement le concours financier de l'Etat est nécessaire, mais de plus, qu'il n'est qu'une rémunération équitable d'un service public accompli par des particuliers.

En effet, quels sont les résultats les plus probables d'une ligne de paquebots? Sont-ce les bénéfices de la compagnie qui l'a créée? Non certainement, car l'expérience et une longue pratique sont nécessaires afin que ceux qui y engagent leurs capitaux, y trouvent un revenu satisfaisant. Mais dès l'organisation d'un pareil service, l'administration des finances se trouve exonérée des frais et de la direction d'un service postal; elle voit, par suite de la rapidité et de la régularité des communications, augmenter le chiffre des correspondances et partant celui de ses recettes; le ministère des affaires étrangères, intéressé à recevoir de fréquentes dépêches de ses agents, est sûr au moyen de ces bâtiments, qui partent et arrivent à jour fixe, d'être beaucoup mieux renseigné, et d'avoir, sans recourir à des intermédiaires étrangers, une occasion toujours prochaine de faire parvenir ses instructions à ses consuls et à ses représentants; le ministère de la marine et des colonies n'est plus obligé de distraire de la force navale du pays aussi souvent qu'il le faisait, des bâtiments, sans autre destination que celle de transporter au loin nos agents diplomatiques, ou de surveiller les intérêts de notre politique étrangère; le ministère des finances, déjà allégé du fardeau d'un service postal d'outre-mer, voit croître, sous l'influence de relations plus faciles et plus rapides, le mouvement commercial et les recettes de douanes, car, qui ne sait que les voyageurs amènent avec eux les marchandises et provoquent les transactions?

Ces avantages sont positifs et compensent bien au-delà les sacrifices que le gouvernement est appelé à faire.

En ne nous arrêtant qu'à un seul de ces avantages, nous pouvons citer ce qui s'est produit en Angleterre et aux Etats-Unis. En 1849, les recettes postales avaient dépassé les subventions que ces deux gouvernements donnent aux compagnies Cunard et Collins pour les services de New-York à Liverpool. Nous trouvons la preuve de ce fait dans les documents recueillis par le ministère des affaires étrangères sur la question qui nous occupe. (1)

Faisons l'application détaillée au ministère de la marine des observations qui précèdent, pour l'administration des colonies.

Nos possessions d'outre-mer soumises aux formalités de notre législation financière, formalités si compliquées mais en même temps si protectrices de l'intérêt public, sont administrées avec difficulté. L'éloignement rend la surveillance sur le personnel peu facile, et les correspondances, par les bâtiments de commerce, s'échangent lentement entre l'administration métropolitaine et l'administration coloniale.

La cherté de la voie des paquebots anglais ne permet pas qu'on en use pour transmettre les budgets coloniaux, les comptes des exercices écoulés, les plans, devis et cette masse de documents qui éclairent le ministère de la marine et lui servent à contrôler et à diriger les services coloniaux. Les paquebots anglais ne portent que les rapports des gouverneurs et de quelques chefs de service, sans les pièces à l'appui qui n'arrivent que par la voie ordinaire.

Il suffit d'exposer cette situation pour faire comprendre que ces embarras disparaîtront lorsque la France aura, sous son propre pavillon, des bâtiments à vapeur partant deux fois par mois et touchant à la Martinique, à la Guadeloupe et à la Guyane.

Ce n'est pas tout. Aujourd'hui, les individus qui font partie du service colonial, tels que magistrats, employés civils, prêtres, sœurs de charité, religieux attachés à l'enseignement primaire,

---

(1) Voir le dossier de la commission du Gomer.



se rendent à leur poste ou rentrent en France par congé, déplacement, révocation ou changement d'emploi, en prenant passage sur des bâtiments de commerce. Il faut qu'ils aillent au lieu d'embarquement y attendre le jour du départ qui dépend exclusivement des convenances de l'armateur. Cette attente est souvent longue, et si on l'ajoute à la lenteur de la navigation à la voile, il est facile de concevoir qu'un nombre toujours assez considérable de fonctionnaires de tout ordre fait vide dans l'administration coloniale, et occasionne des dépenses sans profit pour le service ; car, en sus des frais de route, ces fonctionnaires touchent leur traitement entier, dès qu'ils ont reçu leur ordre de départ. Ces charges et ces inconvénients disparaîtraient en grande partie par l'existence d'une ligne de paquebots.

Nous en dirons autant pour les approvisionnements des colonies. Nous ne prétendons pas que tous les objets que le gouvernement expédie à nos établissements d'outre-mer puissent être embarqués sur des bâtiments à vapeur ; non, une bonne portion d'entre eux, les plus encombrants et les moins précieux seront expédiés par des bâtiments à voiles. Mais la ligne transatlantique desservie par des bateaux à vapeur portant 200 tonneaux de marchandises, offrira au gouvernement une occasion plus rapide et plus sûre pour ses envois de matériel les plus essentiels, ce qui le dispensera de faire partir exprès une corvette de charge, comme il est souvent obligé de le faire.

Il trouvera donc là économie et célérité ; nous disons économie puisque dans les propositions que nous avons soumises au gouvernement, nous nous engageons à transporter les voyageurs et les marchandises de l'Etat à un tarif de faveur.

Un résultat semblable sera obtenu dans les envois de fonds que le ministère de la marine adresse deux fois par an aux administrations coloniales pour le paiement des services. Ces envois, qui s'élèvent chacun à cinq ou six millions, sont réunis dans les caisses du receveur général du département, où l'embarquement

doit être opéré, y attendent le départ d'un navire marchand. Une fois partis, ils naviguent lentement tandis que le gouvernement colonial les attend le plus souvent avec une pénible impatience. Il serait facile de citer des cas, où l'administration coloniale, dans la crainte d'être prise au dépourvu, par l'effet de quelques retard, s'est procuré des fonds en négociant des mandats à vue sur le trésor. De là, des doubles emplois qu'il faut rectifier et qui embarrassent la comptabilité quand ils n'ont pas d'autres inconvénients. Enfin la lenteur et le mode de ces expéditions, s'ils ne représentent pas à l'Etat une perte d'argent par les intérêts du capital, comme ils le représenteraient à un particulier, prolongent outre mesure le risque du trésor; car ces envois de fonds ne sont pas assurés.

Combien cette opération sera simplifiée quand, à jour fixe, le ministère de la marine pourra expédier son argent, et que les autorités locales seront, de leur côté, certaines de le recevoir exactement à l'époque convenue!

Si le ministère de la marine reconnaît la nécessité de faire arriver à son poste le plus promptement possible un chef de service, procureur général, directeur de l'intérieur, ordonnateur, etc.; il faut, dans l'état présent des choses, qu'il l'expédie par le *Packet* anglais, c'est-à-dire qu'il paie un passage d'un prix très élevé. Qu'un gouverneur ou un évêque se rende dans une colonie ou en revienne, la dignité de leur fonction et plus encore celle du gouvernement qu'ils représentent, ne permettent pas de les faire voyager sous le pavillon d'une nation étrangère ou à bord d'un bâtiment marchand. Alors le ministère de la marine est obligé de faire la dépense d'un armement spécial et de détacher un bâtiment de la flotte.

L'analyse que nous venons de faire des inconvénients, des embarras et des dépenses qui, dans le service spécial des colonies, disparaîtront par le seul fait de la création d'une navigation régulière à la vapeur entre la France et nos possessions d'outre-

mer, explique, ce nous semble, ce que nous avons dit plus haut : que la subvention de l'Etat n'est que la rémunération d'un service public accompli par l'industrie privée. Nous n'avons pas les moyens de traduire en chiffres positifs la somme des avantages que le gouvernement retirera de la ligne de nos paquebots, par l'augmentation de ses recettes postales, de ses recettes de douanes, par les facilités et l'économie qu'en retirera le service colonial, en particulier ; mais nous nous croyons en droit de dire, qu'elle compensera et au-delà la subvention accordée. En réalité le sacrifice imposé au trésor n'est qu'apparent.

Oui, dira-t-on, les lignes transatlantiques sont utiles ; oui, elles auront les avantages que vous leur attribuez, mais est-il opportun de les établir aujourd'hui ? Est-il sage d'entraîner le gouvernement à faire une dépense considérable, des particuliers à mettre leurs capitaux dans une entreprise dont les moyens d'exécution peuvent varier d'un moment à l'autre d'une manière radicale ? N'a-t-on pas à espérer des perfectionnements au système actuel de propulsion par la vapeur ? La science ne fera-t-elle pas découvrir des appareils plus simples, moins encombrants, un mécanisme moins dispendieux ? L'hélice ne viendra-t-elle pas remplacer définitivement les machines à aubes et assurer à notre marine avec une vitesse aussi grande un moyen plus économique de navigation ?

Ces questions ne sont au fond que l'objection que les esprits craintifs ne manquent pas d'opposer à toute institution nouvelle. Nous nous rappelons qu'en 1838, lorsque, sous le ministère de M. le comte Molé, le gouvernement proposa aux chambres un plan d'ensemble qui embrassait les lignes fondamentales de notre réseau de chemins de fer, beaucoup se récrièrent contre la témérité de l'entreprise. On ne manqua pas de dire que les chemins de fer étaient à leur enfance ; qu'il était plus sage d'attendre qu'ils eussent une plus longue existence et acquis des perfectionnements, avant d'y engager les fonds de l'Etat ou ceux

de l'industrie privée. Un illustre savant se fit l'organe de cette opinion et parvint à lui rallier dans la chambre des députés une majorité imposante.

Le gouvernement fut donc obligé de surseoir à l'exécution des chemins de fer. Dominées par les préoccupations qu'on leur avait inspirées, les chambres ne purent se décider à aborder résolument cette question que dans l'année 1845. Qu'on calcule, s'il est possible, tous les dommages que cette longue temporisation a fait éprouver au pays, les pertes du Trésor qui, cinq, six ans, huit ans plus tôt, aurait bénéficié de l'impulsion donnée à toutes les branches du revenu public, si, comme l'Angleterre et la Belgique, la France avait en même temps qu'elles entrepris la création de ses voies ferrées! Eh bien! c'est la même faute qu'on veut faire commettre au gouvernement quand, sous le prétexte de l'attente de nouveaux progrès, on lui conseille d'ajourner l'établissement des lignes transatlantiques! Mais, cette fois, le dommage serait irréparable. En ajournant les chemins de fer, on ne faisait que retarder la jouissance des avantages qu'ils procurent au pays, on ne les compromettait pas à toujours; on était au moins certain de les retrouver, car aucune concurrence étrangère n'était à redouter à l'intérieur. Pour les paquebots, il ne peut en être ainsi, car il s'agit de créer à travers les mers, domaine de toutes les nations, une voie aux affaires commerciales et aux relations des peuples du nouveau et de l'ancien continent. Une fois ce courant établi par les plus entreprenants et les plus décidés, les derniers venus dans la lutte feront des efforts et des sacrifices à peu près en pure perte, et il ne leur sera plus permis que de glaner dans le champ où ils auront été devancés.

L'objection que nous combattons ici n'a pas arrêté l'esprit pratique des Anglais et des Américains. Ils ont commencé à utiliser ce moyen nouveau de navigation, sauf à le perfectionner à mesure que les progrès de la science viendraient signaler des amé-

liorations à lui appliquer. En ce moment le congrès des Etats-Unis consent une augmentation notable à la subvention accordée à la compagnie Collins, sans se préoccuper des changements que l'ingénieur Erickson est en voie de trouver! C'est là un enseignement qui nous apprend qu'il serait peu raisonnable de sacrifier aux promesses de la théorie les avantages que nous pouvons conquérir en nous mettant à l'œuvre dès aujourd'hui.

Une autre circonstance provoque, par des motifs également puissants, une décision immédiate. *La Compagnie des Indes occidentales et du Brésil* a réuni, pour réaliser le programme de son entreprise, un capital considérable, 36 millions. Ce fonds est fait exclusivement par des capitalistes étrangers, et notamment par des Anglais. C'est une bonne fortune, car les opérations maritimes étant peu familières à nos capitalistes et à la haute banque de Paris, il n'est pas vraisemblable qu'on réussit avec eux seulement à former le capital social nécessaire aux deux lignes du Brésil et de Chagres. Il faut craindre que des retards découragent le bon vouloir de nos bailleurs de fonds, ou que, sollicités par d'autres opérations d'une exécution plus immédiate, ils ne retirent leurs capitaux et les emploient ailleurs. Si ce fait venait à se réaliser, nous osons le dire, le gouvernement aurait perdu une occasion unique de doter notre pays des communications dont nous nous occupons. C'est là un danger qu'il importe de conjurer.

Et, en fournissant des capitaux, qu'on ne croie pas qu'une influence étrangère puisse pénétrer dans ces grandes affaires avec l'intention de les dominer. Les soumissionnaires ont pris à cet égard toutes leurs précautions. Comme dans les chemins de fer qui ont été exécutés chez nous en grande partie avec des fonds anglais, il a été stipulé que la direction serait confiée à des mains exclusivement françaises, et que le conseil d'administration ne comprendrait que pour un tiers des membres étrangers. Nous sommes d'ailleurs tout disposés à admettre d'autres garanties à ce sujet si le gouvernement croit devoir nous en demander.

Passons à un autre point.

A quel port doit-on donner les lignes du Brésil et de Chagres? Cette question mérite d'être examinée.

La loi du 16 juillet 1840 assignait au Havre la ligne des États-Unis, à Nantes celle du Brésil, à Bordeaux celle du golfe du Mexique et de la Nouvelle-Orléans, à Marseille celle des Antilles.

Cette distribution, on le reconnaîtra, renferme un double emploi, car, ainsi que nous le proposons, il est facile de desservir par le même service les Antilles, le golfe du Mexique et la Côte-Ferme, au moyen de bâtiments spéciaux faisant embranchement à la ligne principale dont le centre serait à la Martinique. Ce système simplifie l'établissement de nos communications il a pour conséquence la réduction de la dépense des frais généraux d'administration et d'installation, et permet de demander au gouvernement une subvention moindre que celle qu'exigerait l'existence de deux compagnies.

Le Havre, par la nature de ses affaires, par sa position comme port d'importation du riche bassin manufacturier de la Seine-Inférieure, où s'emploient les matières fournies par les États-Unis; par son voisinage de Paris, où se trouvent entreposés les articles d'exportation; par la prépondérance qu'il a acquise dans les relations commerciales de la France avec l'Union américaine, le Havre, disons-nous, doit avoir la ligne de New-York. C'est son lot incontestable.

Le Havre pourrait-il avec autant de titres revendiquer la ligne du Brésil ou de Chagres? Nous ne le pensons-pas. En 1840, puis successivement en 1845, 1846 et 1847, ce port éleva une semblable prétention, mais elle fut écartée par le gouvernement et par les chambres. Après un examen approfondi, on reconnut que la France était trop vaste pour qu'un de ses ports pût devenir le centre de tous ses intérêts et de toutes ses relations (1); que le

---

(1) Voir les rapports de MM. de Salvandy et Lanjuinais.

Havre, à moins de violenter la nature des choses, qui veut que chaque région ait son foyer d'activité, ne pouvait pas desservir le Midi et l'Ouest; qu'enfin ce serait compromettre l'équilibre du pays et changer artificiellement les avantages respectifs de chacun de nos ports que d'employer les fonds de l'Etat à attirer dans la Manche tout le mouvement commercial. Nous pensons que si la même prétention se produisait de nouveau, elle serait repoussée par le gouvernement du Prince Président comme elle l'a été par la monarchie de Juillet.

Marseille fait d'actives démarches pour obtenir la ligne du Brésil. Si nous combattions nous-même cette demande, nous craindrions de paraître suspects de partialité pour Bordeaux. Nous préférons nous abstenir et citer à ce sujet l'opinion désintéressée de M. de Clercq, sous-directeur des affaires commerciales au ministère des affaires étrangères (1).

» Faire la double ligne des Antilles et du golfe du Mexique, ce  
» serait faire plus que ne réclament les besoins de notre commerce  
» et de notre politique, ce serait s'imposer d'énormes sacrifices sans  
» la moindre perspective de compensation. Une réduction d'une  
» partie de ce service (2) devenant nécessaire, sur quel port peut-  
» il convenir de la faire peser? On n'hésite pas à penser que Mar-  
» seille seule doit la supporter. Ainsi que M. de Salvandy le faisait  
» lui-même remarquer dans son rapport sur la loi des paquebots,  
» ce port n'a aucun titre réel à la ligne des Antilles, ou s'il en a  
» quelques-uns, tous soulèvent des objections majeures. Placé à la  
» distance la plus éloignée des divers points à desservir en Amé-  
» rique, chaque traversée d'aller ou de retour se trouve de fait al-  
» longée de trois jours au moins par rapport aux voyages qui vien-  
» nent aboutir dans les ports de Bordeaux ou de Nantes. D'un au-

---

(1) Voir le rapport de M. de Clercq au ministère des affaires étrangères du 6 juillet 1844.

(2) Notre combinaison réalise cette pensée.

» tre côté, si l'on en juge par les faits produits jusqu'à ce jour, Mar-  
» seille ne promet qu'un très faible contingent de passagers, qui  
» doivent être le principal aliment des paquebots. Puis, sans mé-  
» connaître les nombreux intérêts de commerce que la Provence  
» s'est créés dans les Antilles, on peut affirmer que ces mêmes inté-  
» rêts n'auront nullement à souffrir par la suppression de la ligne  
» de la Méditerranée, puisque nonobstant le trajet par terre de  
» Marseille jusqu'à nos côtes de l'Océan, ils seraient encore des-  
» servis par la voie indirecte beaucoup plus rapidement et plus  
» sûrement qu'ils ne pourraient l'être par un service direct. »

Ces observations, qu'il s'agisse du Brésil ou des Antilles, sont également péremptoires, et nous semblent de nature à écarter définitivement Marseille. Nous n'ajouterons qu'un mot à ce qu'on vient de lire : c'est que le gouvernement commettrait une faute dont les conséquences seraient la ruine de l'entreprise, et se préparerait un échec humiliant pour lui, s'il prêtait son concours à l'organisation d'un service hors d'état de lutter, quant à la vitesse, avec les lignes anglaises. Eh bien ! ne serait-ce pas aller au-devant de cette double défaite que de prendre Marseille pour point de départ d'une navigation faite en concurrence avec la compagnie de Southampton ? Non, Marseille n'est pas possible.

Restent Nantes et Bordeaux. Nous comprenons que le gouvernement hésite entre ces deux ports, non pas quant à la ligne de Chagres, qui appartient naturellement au dernier par l'effet de ses anciennes et importantes relations avec la Havane, Vera-Cruz, les Antilles et la Côte-Ferme, mais quant à la ligne du Brésil et de la Plata. Cependant nous nous permettrons de faire remarquer que Bordeaux, voisin des provinces basques, offre une facilité de plus à l'émigration pour les rives de la Plata, et que la réunion dans les mains d'une seule compagnie des deux lignes du Brésil et de Chagres, amène une économie notable

sur la dépense des deux services. Toutefois nous sommes prêts à tenir compte des motifs qui pourraient faire désirer au gouvernement que les deux lignes n'eussent pas Bordeaux pour point de départ commun.

Nous devons examiner maintenant comment l'État trouverait dans la création des lignes que nous avons soumissionnées les avantages que nous avons précédemment indiqués.

La *compagnie des Indes-Ocidentales et du Brésil* propose d'établir deux services.

Le premier ira de Bordeaux à Chagres (Isthme de Panama) et aura deux embranchements, l'un sur la Vera-Cruz par les Grandes-Antilles, l'autre sur Cayenne par les Petites-Antilles et les Guyanes.

Le deuxième ira de Bordeaux à Rio-Janeiro où un prolongement le mettra en communication avec Montevideo et Buenos-Ayres.

Le service de l'Isthme de Panama et de ses embranchements sera bimensuel.

Le service du Brésil et la Plata sera mensuel.

La ligne principale de Bordeaux à Chagres, touchera dans les ports suivants :

Le Ferrol (Espagne),

La Martinique (station des embranchements),

La Guayra,

Curaçao,

Sainte-Marthe,

Carthagène,

Chagres (point d'arrivée).

A la Martinique, point central des embranchements des services correspondront, avec la ligne principale.

Le premier embranchement desservira :

La Guadeloupe,

Saint-Thomas,  
Porto-Rico,  
Santo-Domingo (République dominicaine),  
Jacmel (Haïti),  
San-Yago de Cuba,  
La Havane,  
Vera-Cruz (point d'arrivée).

La compagnie est disposée même à ajouter un service supplémentaire de la Havane à la Nouvelle-Orléans pour mettre les États-Unis du sud, en communication régulière et rapide avec la France.

Le deuxième embranchement correspondra avec :

Sainte-Lucie,  
Saint-Vincent,  
La Grenade,  
Port d'Espagne (Trinidad),  
Demerari,  
Paramaribo (Surinam),  
Cayenne (point d'arrivée).

La compagnie anglaise dont les bateaux rayonnent dans ces contrées ne suit pas le même itinéraire; ses stations calculées pour le besoin des correspondances anglaises offrent des différences notables.

La ligne anglaise à destination de Saint-Jean de Nicaragua, part de Southampton et se dirige sur Saint-Thomas, point central de ses embranchements où elle stationne, et continue en touchant à Sainte-Marthe, Carthagène, Chagres et Saint-Jean de Nicaragua point d'arrivée.

La ligne française touchera donc dans deux points qui ne sont pas encore visités, La Guayra et Curaçao.

Un embranchement de la ligne anglaise met Saint-Thomas en communication avec :

Porto-Rico,

Jacmel (Haïti),  
Kingstown (Jamaïque),  
La Havane,  
Vera-Cruz,  
Et Belize.

L'embranchement de la ligne française, laisse à l'écart Kingstown et Belize, où nous n'avons aucun intérêt, mais il touche à Santo-Domingo, capitale de la République dominicaine, à San-Yago de Cuba et à la Nouvelle-Orléans, points où nous avons des intérêts considérables à protéger et à développer. Il ne laisse à l'écart que des ports appartenant exclusivement à l'Angleterre pour arriver plus promptement que la ligne anglaise, dans tous les points importants avec lesquels nous avons un commerce très-actif.

Au Sud de Saint-Thomas, la ligne anglaise dessert :

Nièves,  
Montserrat,  
Antigue,  
La Guadeloupe,  
La Martinique,  
Sainte-Lucie,  
Saint-Vincent,  
La Barbade,  
Grenade,  
Port d'Espagne,  
Demerari.

Tous ces points seraient desservis par les embranchements français, à l'exception de :

Nièves,  
Montserrat,  
Antigue,  
La Barbade,

petites îles anglaises avec lesquelles nous n'avons aucun commerce.

En revanche les ports de Paramaribo et de Cayenne, qui n'ont pas de communications régulières, qui sont plus éloignés d'Europe, et avec lesquels nous avons des relations commerciales créées et un grand accroissement à espérer seront visités régulièrement.

Au point de vue des intérêts du commerce français et de l'Etat, notre itinéraire est préférable à l'itinéraire anglais. D'abord il met en correspondances régulières avec la France, sans exception aucune, tous les points commerciaux, compris dans le périmètre formé par Cayenne, la Martinique, Saint-Thomas, la Havane, la Nouvelle-Orléans, la Vera-Cruz et La Guayra.

Par le choix de la Martinique comme point central des embranchements, les Antilles françaises auront les nouvelles d'Europe au moins trois jours plus tôt, à vitesse égale, que par Saint-Thomas station des lignes anglaises; tous les points desservis par les lignes françaises auront cette même avance, à vitesse égale par suite de la différence du parcours.

Notre itinéraire assure donc à la France la plus grande partie des dépêches et des passagers, à destination d'Angleterre et du Nord de l'Europe.

Quant aux correspondances et aux passagers pour l'Espagne, le Portugal et la Méditerranée, l'avantage sera encore beaucoup plus considérable, puisque après l'arrivée à Southampton, il leur faut encore traverser une partie de l'Angleterre, la Manche et toute la France.

Nous n'hésitons pas à affirmer que cet itinéraire donnera aux communications françaises transatlantiques la préférence dont jouissent les communications françaises avec le Levant en partant de Marseille, sur celles qui partent d'Angleterre en passant par Gibraltar.

C'est un fait résultant de la situation géographique des points

de départ et des itinéraires, et qu'aucune combinaison ne changera, puisque les mêmes vitesses peuvent être acquises par les compagnies quelle que soit leur nation.

Les transactions commerciales de la France avec les pays qui seront desservis pour le service postal sont déjà fort importantes; elles se sont élevées à 202 millions de francs pour l'année 1850, d'après les tableaux officiels publiés par le gouvernement (1). Mais ce mouvement est susceptible d'acquérir un grand accroissement par la création de communications nouvelles et rapides.

Les Antilles françaises, placées à l'entrée de la mer des Antilles, à moitié distance pour ainsi dire du continent européen et africain et de l'Isthme de Panama qui devient chaque jour la grande artère du commerce avec l'Océan pacifique, n'ont aujourd'hui de commerce qu'avec la France. Aucun lien ne les unit aux autres marchés disséminés sur cette immense étendue de côtes qui composent le Texas, le Mexique, Guatemala, Yucatan, Honduras, Costa-Rica, Panama, la Colombie, la Cote-Ferme, etc., et ces îles nombreuses parmi lesquelles Saint-Domingue, Cuba, Porto-Rico, la Jamaïque occupent le premier rang, et dont quelques-unes ont une étendue de territoire plus considérable que des états importants d'Europe.

Ces pays immenses habités par des millions d'hommes sont très riches, très fertiles. Ce sont ceux où nous sommes certains

---

	Importation.	Exportation.
(1) Mexique. . . . .	8,549,000	22,781,000
Etats Unis, Océan-Pacifique. . . . .	31,000	8,075,000
Guatemala. . . . .	218,000	445,000
Nouvelle-Grenade. . . . .	1,476,000	5,462,000
Venezuela. . . . .	2,555,000	4,650,000
Equateur. . . . .	370,000	315,000
Pérou. . . . .	5,000,000	14,000,000

de ne pas rencontrer de rivaux. On y parle les langues du midi de l'Europe, la religion est la nôtre, les mœurs, les goûts, les habitudes des habitants sont les nôtres; ces raisons y feront toujours préférer nos produits quand des communications régulières seront établies.

Il se créera entre les Antilles françaises et ces places de commerce des relations incessantes. La Guadeloupe et la Martinique deviendront les entrepôts des points trop peu importants pour commercer directement avec l'Europe. Une navigation de cabotage très active se formera, viendra porter des produits coloniaux en échange des marchandises françaises, augmentera par mille débouchés nouveaux les travaux de notre industrie, les transports de notre marine à voile, et nos recettes douanières et postales.

Il se produira dans la mer des Antilles et dans le golfe du Mexique ce qui s'est produit dans le Levant après la création des communications régulières à vapeur, faits que nous ne croyons pas devoir signaler ici, car ce serait nous écarter du sujet qui nous occupe.

---

Chili . . . . .	4,000,000	15,000,000
Haiti. . . . .	7,056,000	6,465,000
Possessions espagnoles. . . . .	22,000,000	11,068,000
Possessions anglaises et holland. . . . .	400,000	700,000
Possessions danoises. . . . .	111,000	5,263,000
Guyane française. . . . .	1,450,000	2,578,000
Martinique. . . . .	10,018,000	18,945,000
Guadeloupe. . . . .	8,528,000	14,559,000
	<hr/>	<hr/>
	71,742,000	130,301,000
	<hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> 202,043,000	

*N. B.* Il manque le commerce avec la Nouvelle-Orléans, qui n'est pas donné séparément dans les états publiés par l'administration des douanes.

Il est un autre point très important que nous devons indiquer.

Le gouvernement a décidé et entrepris la colonisation de la Guyane française. Par les communications que nous proposons entre cette possession et les Antilles d'abord, et entre les Antilles et la France ensuite, nous mettons en relations incessantes la colonie nouvelle avec des pays qui peuvent concourir à sa prospérité et lui donner en même temps, au point de vue politique et gouvernemental, tous les secours dont elle pourrait avoir besoin en quelques jours, sans attendre ceux de France qui ne lui arriveront jamais avant deux mois. La Guyane sera à cinq jours de traversée des Antilles; c'est-à-dire à cinq jours d'un gouverneur général ayant à sa disposition des ressources militaires, commerciales, industrielles, capables de suffire à toutes les éventualités que la création d'une colonie pénitentiaire fondée sur une aussi vaste échelle peut faire surgir à chaque instant.

Nous devons maintenant porter notre attention sur la ligne projetée du Brésil et de la Plata. Cette ligne touchera dans les ports suivants :

Le Passage (Espagne),  
Lisbonne,  
Cadix,  
Gorée,  
Bahia,  
Fernambouc,  
Rio-Janeiro.

A Rio-Janeiro un bateau de correspondance continuera sur Montevideo et Buenos-Ayres.

La ligne anglaise qui dessert cette ligne touche à

Lisbonne,  
Madère,  
Ténériffe,  
Saint-Vincent (cap Vert),  
Bahia,

Fernambuco,  
Rio-Janeiro,  
Montevideo,  
Buenos-Ayres.

Nous abandonnons Madère, Ténériffe et Saint-Vincent (cap Vert), où nous n'avons aucun intérêt, et nous remplaçons ces trois points par le Passage, Cadix et Gorée, où ne touche pas la ligne anglaise.

L'escale du Passage n'aura lieu qu'au départ de France.

On sait que l'émigration qui a fondé l'influence française dans la Plata, et qui nous a valu le commerce important que nous avons avec ces contrées, est due à l'émigration de la population du pays basque et du midi de la France. C'est pour accroître cette émigration, pour augmenter par elle les transactions que nous faisons cette escale. Elle nous paraît de la plus haute importance. Les émigrants en général sont peu fortunés, afin de leur éviter des frais de déplacement, qui les empêchent souvent de partir, nous avons pensé à aller les prendre sur les lieux mêmes. Nous espérons pouvoir les embarquer au prix qu'ils paient main-sur les navires à voiles. La différence dans la durée des traversées, en diminuant les frais de nourriture, nous permettra, nous le croyons, le transport de cette classe de passagers aux mêmes conditions. Cette escale n'occasionnera donc qu'un retard de quelques heures dans le parcours total, affectant seulement l'arrivée des dépêches dans les pays étrangers. Cet inconvénient nous paraît sans valeur si on le compare aux résultats politiques et commerciaux devant découler de cette mesure.

En retour, nos bateaux ne toucheraient pas au Passage et se dirigeraient sur le port d'armement. Les passagers qui rentrent des pays d'outre-mer ont généralement les moyens de payer les frais de leurs voyages ; ils ne reviennent en France qu'avec une position faite.

Les dépêches à destination de France n'auraient donc aucun retard. L'escale à Lisbonne nous doterait d'un service postal direct entre la France et le Portugal; aujourd'hui les correspondances françaises passent par Southampton, et arrivent plus vite que par terre en traversant la Péninsule. A ce point de vue encore il y a un nouvel avantage pour l'État. L'escale de Lisbonne assure, en outre, au gouvernement français, une large part dans le transport des correspondances échangées entre le Brésil et le Portugal.

L'escale à Gorée crée un service rapide et régulier avec nos possessions de la côte occidentale d'Afrique; la nécessité de ce service est constatée depuis longtemps et nous dispense d'explications la concernant.

Notre commerce avec les pays qui seraient desservis par la ligne du Brésil et de la Plata, s'élève, d'après les documents officiels publiés par l'administration des douanes pour l'année 1850, à 109 millions; encore ce chiffre se trouve-t-il considérablement diminué par le dommage qu'a éprouvé notre commerce avec la Plata et l'Uruguay dans la guerre que vient de terminer la chute de Rosas.

Nous ne répéterons pas ce que nous avons dit plus haut en parlant des Antilles au sujet de l'accroissement du mouvement des affaires; les faits qui se sont passés depuis vingt ans dans ces contrées parlent en faveur de l'avenir, de notre commerce surtout, si des communications rapides et régulières le sortent d'une situation d'infériorité indigne d'une nation comme la France.

La création des lignes à vapeur que nous proposons d'établir grandira beaucoup l'influence politique de la France dans les pays visités par nos bateaux, car le commerce établit l'influence d'une nation bien plus profondément que ne le font des navires de guerre apparaissant à de rares intervalles.

Ces moyens de correspondance contribueraient aussi à diminuer les charges qui grèvent le budget de l'État soit par les

stations navales, soit par les armements spéciaux que la marine est obligée d'entretenir et de faire en dehors des prévisions ordinaires. Nous ne pouvons qu'indiquer ces questions sans les traiter; des renseignements émanant du ministère de la marine mettront l'administration en mesure de les apprécier.

La construction de nos paquebots mettra à la disposition du gouvernement, en cas de guerre, un matériel considérable très utile soit pour le service d'avisos, soit pour le service de transports à grande vitesse. En temps de paix ces bateaux formeront le personnel nombreux des mécaniciens et des chauffeurs, qui manquent aujourd'hui sur les cadres de l'inscription maritime, parce que la grande navigation à vapeur n'existe pas.

Si la guerre venait à éclater, l'Angleterre trouverait, en prenant les bateaux des lignes subventionnées, le moyen de doubler presque la puissance de sa marine militaire à vapeur; la création de lignes transatlantiques subventionnées est le seul moyen économique, en effet, d'arriver à ce résultat, et doit être pour la France surtout une des raisons déterminantes.

La *Compagnie des Indes-Occidentales et du Brésil* propose de faire le service des lignes et des embranchements avec le matériel suivant :

Ligne principale de Bordeaux à Chagres,	7 bat. de 650 chev.	4,550
Embranchements,	7	300
Brésil et la Plata,	5	360
	<hr/>	<hr/>
	19	8,450

C'est le minimum de puissance qu'elle s'engage à avoir constamment à flot. Ce chiffre, en réalité, se trouverait bientôt dépassé par les besoins de l'entreprise; l'État serait donc certain d'avoir toujours en état un matériel plus considérable.

Les bateaux de la ligne principale de Chagres devant recevoir les passagers et les marchandises pour tous les points extrêmes

et intermédiaires de la ligne de Chagres et de ses embranchements, seront les plus puissants comme coques et machines.

Ils seront construits de façon à porter au moins 800 tonnes de combustible et 300 tonnes de marchandises, sans compter les approvisionnements.

Les bateaux des embranchements seront de la force de 300 chevaux; ils prendront 300 tonnes de combustible et 200 tonnes de marchandises.

Ces puissances et ces capacités prises comme minimum sont plus que suffisantes pour satisfaire aux exigences des services.

Les bateaux de la ligne du Brésil seront de la force de 360 chevaux, et disposés de façon à porter très peu de marchandises; quelques colis de modes et des objets de valeur, seront les seuls éléments de fret de cette ligne visitant des pays dont les produits sont des denrées de grand encombrement, de peu de valeur, ne pouvant supporter des frais élevés de transport.

La compagnie s'engagera à donner à ses bateaux une vitesse absolue minimum de 11 nœuds en calme. La durée des traversées sera calculée d'après une vitesse moyenne de 10 nœuds que nous sommes sûrs de dépasser.

Avec cette vitesse, les lignes principales et les embranchements seront desservis, escales comprises, dans les conditions de rapidité exprimées dans le tableau qui accompagne cette note. (Voir page 33.)

La *Compagnie des Indes occidentales et du Brésil*, pour réaliser son programme, s'est constituée au capital de 36 millions de francs. Les capitaux sont prêts; afin de prouver au gouvernement combien ses offres sont sérieuses, elle est prête à verser un cautionnement de 500,000 fr., destiné à appuyer immédiatement ses négociations. Le cautionnement sera élevé plus tard au chiffre que l'administration déterminera.

La Compagnie s'engage à commencer le service, savoir :

Sur toutes les lignes et embranchements mensuellement, dix-huit

mois au plus tard, après la promulgation du décret de concession; bimensuellement, sur la ligne de Chagres et les embranchements, deux ans après cette promulgation.

Pour arriver à ce résultat, c'est-à-dire faire construire 19 navires dont les coques forment un tonnage de plus de 30,000 tonneaux et les machines au moins 8,450 chevaux-vapeur, il est indispensable de s'adresser à tous les ateliers français produisant les coques et les machines; et il ne faut pas encore se faire illusion; en employant ces ressources, sans exception, il serait impossible de construire en France ce matériel en dix-huit mois.

Les navires de 650 chevaux exigent, dans leur construction, certaines pièces de bois aussi fortes que celles qui sont employées dans la construction des vaisseaux de ligne.

Nous sommes donc forcés de poser, comme conséquence forcée de notre opération, l'autorisation de construire ou d'acheter à l'étranger quatre bateaux au moins de 650 chevaux. Ces bateaux deviendront français et jouiront de tous les privilèges attachés au pavillon.

Il y a là une question de force majeure qui permet d'écartier les objections spécieuses que l'on produira peut-être au sujet de la construction ou de l'achat de quatre coques à l'étranger.

D'abord, la nécessité de commencer le service le plus tôt possible le commande : nous offrons de nous engager à faire construire en dix-huit mois un matériel que les cinq arsenaux de la marine militaire ne construiraient pas en trois ans.

Ensuite, les capitalistes anglais qui sont avec nous font de cette construction une question fondamentale : au nombre de nos principaux souscripteurs nous comptons les premiers constructeurs anglais qui s'engagent pour des sommes qui dépassent la valeur des quatre coques à construire ou à acheter à l'étranger.

Au moment où le gouvernement a soumis au conseil d'État un projet de tarifs permettant l'introduction en franchise des matières employées dans la construction des navires, il n'y a pas

de raison sérieuse à produire contre l'autorisation que nous demandons. C'est une nécessité commandée par la force des choses si l'on veut commencer le service le plus tôt possible.

La création de lignes transatlantiques françaises est une grande entreprise d'utilité publique, générale, devant laquelle quelques réclamations particulières et intéressées doivent rester sans valeur et tomber.

Au reste, cette faveur, si c'en est une, n'est demandée par nous que pour quelques-unes des premières constructions; 15 bateaux sur 19 sont réservés à l'industrie française, et toutes les réparations et les constructions à venir lui sont acquises de droit.

Nous avons eu l'honneur de remettre à l'administration le budget des recettes et des dépenses probables de l'entreprise. Nous n'avons pas à l'examiner ici : nous nous référons aux explications fournies dans ce document.

L'administration nous ayant déclaré que le gouvernement ne nous accorderait par la garantie d'intérêt de 4 0/0 que nous lui avons demandée, dans notre soumission, nous avons basé nos calculs sur une subvention fixe de 1,000 fr. par force de cheval, calculée sur le minimum de puissance de 8,450 chevaux auquel nous offrons de nous engager.

Le parcours total étant annuellement de 190,720 lieues, savoir :

Ligne de Chagres et embranchements à quatre traversées par mois. . . . .	136,160 lieues.
Ligne du Brésil à la Plata, à 2 voyages par mois. . . . .	54,560

Total. . . . . 190,720 lieues.

la subvention de 8,450,000 fr. représente 44 fr. 30 c. par lieue marine parcourue.

Par le contrat passé le 1<sup>er</sup> juillet 1846 en modification du contrat passé le 20 mars 1840 entre le gouvernement anglais et la Compagnie des Indes-Occidentales, cette Compagnie était tenue d'a-

voir 10 bateaux de 400 chevaux et 4 bateaux de 250 chevaux, soit une force minimum de 5,000 chevaux. La subvention accordée par le gouvernement anglais ayant été de 240,000 liv. sterl., a représenté 1,200 fr. par force de cheval (1).

Ce contrat expiré le 31 décembre 1851, a été renouvelé dans les mêmes conditions de subvention, il a été alloué en outre une augmentation de subvention pour le service du Brésil dont la Compagnie a été chargée par extension.

De 1842 à 1848, la subvention accordée à la ligne anglaise a représenté en moyenne 12 schillings 1 d. 12 par mille marin, ou 45 fr. 50 c. par lieue marine parcourue (2).

La subvention accordée aujourd'hui à la ligne anglaise est donc plus élevée de 1 fr. 20 que celle que nous demandons au gouvernement français. Cependant les bâtiments anglais trouvent la houille à bien meilleur marché, et la Compagnie avec laquelle nous aurons à lutter, a les avantages d'une longue expérience, des habitudes prises par les peuples qu'elle visite depuis douze ans; enfin, une exploitation heureuse en pleine activité, sans concurrence jusqu'à ce jour.

Les subventions accordées aux lignes américaines qui viennent en Europe sont encore beaucoup plus élevées que les subventions anglaises: elles sont de 55,000 dollars, ou 175,250 fr. par voyage, qui équivalent à 86 fr. 50 c. par lieue.

La subvention que le gouvernement français paye à la Compagnie des Messageries nationales, représente environ 1,000 fr. par force de cheval, ou 25 fr. 90 c. par lieue marine parcourue, mais ces bateaux trouvent partout le charbon à bon marché, et font de courtes traversées.

---

(1) *Select committee on contract packet service*, p. 185.

(2) *Select committee on contract packet service*. (Déposition du capitaine Chappell, directeur des bateaux à vapeur de la Compagnie des Indes-Occidentales, page 175.)

La subvention qui est demandée pour créer une ligne française du Havre à New-York est, dit-on, de 1,200 fr. par force de cheval; en supposant, ce qui est possible, que la compagnie fasse accomplir trois traversées en deux mois à ses navires dont on porte la puissance à 1,000 chevaux, cela donnerait 66 fr. 66 c. par lieue parcourue; cependant cette ligne aura à New-York le charbon à meilleur marché qu'en France.

Ce n'est pas seulement la force en chevaux qu'il faut prendre en considération dans l'allocation d'une subvention, mais surtout la longueur du parcours, c'est-à-dire la dépense en combustible et la dépréciation du matériel naviguant. Or les lignes que nous proposons de créer offrent un parcours bien plus considérable que les autres lignes; et, en outre, elles aboutissent à des points où la totalité du combustible devra être portée d'Europe.

Ces indications seules prouvent combien notre demande de 1,000 par force de cheval, inférieure à toutes les autres subventions, est nécessaire et fondée.

Si le gouvernement scindait les lignes et les partageait entre plusieurs compagnies, la *Compagnie des Indes-Occidentales et du Brésil* ne pourrait plus maintenir le chiffre de 1000 par force de cheval. Cette subvention est calculée pour une opération dont toutes les parties ont entre elles une corrélation directe qui en assurera le succès aux conditions que nous avons exprimées.

---

LÉGENDE.

**Durée des traversées escales compris.**

Desservi depuis la Martinique par les embranchements des grandes Antilles et de la Guyane.

De Bordeaux à Ferrol. . . . .	1	Jours	7	heures.
— à la Martinique. . . . .	15		7	—
— à la Guyana. . . . .	18		1	—
— à Curaçao . . . . .	18		22	—
— à Sainte-Marthe. . . . .	20		10	—
— à Carthagène . . . . .	21		2	—
— à Chagres. . . . .	22	jours	12	heures.
— à la Guadeloupe. . . . .	17		13	—
— à Saint-Thomas. . . . .	18		16	—
— à Porto-Rico. . . . .	19		12	—
— à Santo-Domingo. . . . .	20		17	—
— à Jacmel. . . . .	21		20	—
— à San Yago de Cuba. . . . .	23		3	—
— à la Havane. . . . .	26		17	—
— à la Nouvelle-Orléans. . . . .	29		12	—
— à Vera-Cruz. . . . .	30		15	—
— à Sainte-Lucie. . . . .	16		15	—
— à Saint-Vincent. . . . .	16		22	—
— à la Grenade. . . . .	17		12	—
— à la Trinidad. . . . .	17		23	—
— à Demerari. . . . .	19		14	—
— à Paramaribo. . . . .	20		16	—
— à Cayenne. . . . .	21		19	—
De la Martinique à la Guadeloupe. . . . .	0	jours	9	heures.
— à Saint-Thomas. . . . .	1		12	—
— à Porto-Rico. . . . .	2		8	—
— à Santo-Domingo. . . . .	3		13	—
— à Jacmel. . . . .	4		16	—
— à San Yago de Cuba. . . . .	5		23	—
— à la Havane. . . . .	9		15	—
— à la Nouvelle-Orléans . . . . .	12		8	—
— à Vera-Cruz. . . . .	15		11	—
— à Sainte-Lucie. . . . .	0		5	—
— à Saint-Vincent . . . . .	0		12	—
— à la Grenade. . . . .	1		12	—
— à la Trinidad. . . . .	1		13	—
— à Demerari. . . . .	3		4	—
— à Paramaribo . . . . .	4		6	—
— à Cayenne . . . . .	5		9	—
De Bordeaux au Passage. . . . .	0	jours	14	heures.
— à Lisbonne. . . . .	3		06	—
— à Cadix. . . . .	4		17	—
— à Gorée. . . . .	12		11	—
— à Fernambuco. . . . .	20		02	—
— à Bahia. . . . .	22		01	—
— à Rio-Janeiro . . . . .	25		07	—
— à Montevideo . . . . .	30		05	—
— à Buenos-Ayres. . . . .	30		22	—



## DEUXIÈME NOTE.

Nous avons donné, dans une première note à l'appui de notre soumission, le chiffre du commerce général de la France avec l'ensemble des pays que visiteront les paquebots de la *Compagnie des Indes occidentales et du Brésil*. Nous voudrions y joindre un état détaillé de la situation présente de notre commerce avec chacun des points où toucheront nos bâtimens. Nous ne pourrions pas le faire complètement, car les documents officiels nous font défaut pour quelques-unes de nos escales. Cependant, en puisant dans l'enquête du *Gomer* et au moyen de quelques renseignemens pris à bonne source, nous espérons pouvoir faire apprécier l'importance que sont susceptibles de prendre, sous l'influence de communications régulières, nos relations commerciales avec les points principaux de notre itinéraire.

**Ligne de l'isthme de Panama, des Antilles et du golfe du Mexique.**

LA MARTINIQUE.

Pendant les dix années qui précédèrent la révolution de février, la production sucrière de la Martinique présentait en moyenne un chiffre de 27,209,000 kilog. de sucres exportés. L'émancipation brusque des noirs a amené une réduction sensible de la production. Mais une administration intelligente et ferme est parvenue, après les premiers désordres inséparables d'une transformation sociale aussi radicale, à rétablir le travail dans les ateliers, et la colonie tend à recouvrer son ancienne position agricole et commerciale. Ainsi la production, en 1851, est revenue au chiffre de 23,406,690 kilog. de sucre exporté. Le premier trimestre de 1852 promet de plus heureux résultats, puisque dans ce trimestre il a été exporté 5,712,869 kilog., tandis que dans le trimestre correspondant de 1851 l'exportation n'a été que de 4,157,590 kilog.

L'importation a éprouvé les mêmes vicissitudes. Ainsi du chiffre de 22,841,089 fr. atteint en 1847, les importations sont retombées à la fin de 1848, à 13,753,734 fr.; elles ont remonté en 1849, au chiffre de 16,524,506; en 1850, à 17,930,076 fr.; 1852, dont on ne connaît encore que les trois premiers trimestres constate un nouveau progrès, puisque les marchandises importées dans cette période s'élèvent à 15,453,933 fr., tandis que la période correspondante de 1851 n'avait fourni que le chiffre de 13,472,933 fr. (1).

---

*Les Colonies françaises en 1852, par M. le comte Bouët Willaumez. (Revue des Deux-Mondes. — Juin.)*

LA GUAYRA.

Beaucoup d'étrangers, et il est difficile d'en connaître le chiffre, sont aujourd'hui établis dans l'intérieur du pays, et chaque année voit arriver un grand nombre d'émigrants.

On cite plusieurs maisons françaises à la Guayra qui prennent une part importante à son commerce.

Le commerce de Venezuela paralysé par les guerres qui ont précédé l'émancipation des possessions espagnoles sur la Côte-Ferme, arrêté dans ses débuts par la crise qui a amené la séparation de la vaste république de Colombie, grâce à la ferme et intelligente administration du général Paëz, est entré dans une voie de prospérité qui s'élargit tous les jours. Favorisée par les dons les plus variés de la nature, cette jeune république n'attend, pour prendre un rang distingué parmi les nations, que le secours des bras et des capitaux étrangers, qui ne lui feront point défaut.

Le sol accidenté de Venezuela offre aux émigrants tous les climats, toute les cultures de l'Europe et de l'Amérique.

Les tableaux suivant, quoique empruntés à une époque un peu ancienne, permettront d'apprécier d'un coup-d'œil les progrès et l'importance actuelle du commerce et de la navigation de Venezuela :

*Etat comparatif du commerce de Venezuela de 1855 à 1842.*

ANNEES.	COMMERCE VÉNEZUÉLIEN.				COMMERCE ÉTRANGER.			
	NAVIRES.	TONNEAUX	VALEURS.		NAVIRES.	TONNEAUX	VALEUR.	TOTAL DES VALEURS.
1855	546	20,080	f. 8,285,250		421	45,250	f. 27,844,675	f. 56,126,925
1856	890	36,452	12,140,782		658	68,589	28,748,707	40,859,489
1857	1,425	40,168	10,753,689		605	70,004	20,466,858	51,220,527
1858	1,270	40,724	11,448,804		751	95,185	29,779,546	41,198,150
1859	1,477	42,565	15,525,629		890	109,455	55,097,512	48,620,941
1840	1,670	75,974	15,151,496		1,052	96,227	41,407,556	54,259,032
1841	2,554	80,798	14,120,054		1,299	162,607	41,511,788	55,651,822
TOTAUX.	9,850	554,741	85,575,684		5,656	645,517	222,555,200	507,926,884

*Tableau du commerce de Venezuela avec les nations étrangères  
en 1841.*

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	TOTAL.
Angleterre. . . . .	F. 6,085,071	F. 3,744,944	F. 9,830,016
Danemark. . . . .	5,736,220	3,350,755	9,066,975
Etats-Unis. . . . .	4,215,709	7,844,911	12,060,621
France . . . . .	3,160,885	3,886,192	7,047,078
Hollande. . . . .	1,490,002	1,649,572	3,139,575
Villes Anséatiques. . . . .	3,014,803	4,057,450	7,072,253
Espagne. . . . .	1,257,260	5,496,905	6,754,166
Mexique. . . . .	149,714	378,147	527,861
Nouvelle-Grenade. . . . .	15,116	9,320	24,436
Haiti. . . . .	9,347	7,157	16,504
Autriche. . . . .	5,770	»	5,770
Sardaigne . . . . .	»	»	»
Suède. . . . .	»	1,055	1,055
Divers. . . . .	79,933	5,605	85,549
Totaux. . . . .	25,219,835	30,411,986	55,631,882

Dans l'année 1841, le commerce du port de la Guyara a présenté les résultats suivants :

Importations. . . . .	15,057,472 fr.
Exportations. . . . .	12,921,596.
Total. . . . .	<u>27,979,068.</u>

Les principaux articles d'importation consistent en tissus de toute sorte (coton et fil principalement) numéraire, farines, vins, savons, bijouterie, etc.

Les exportations se composent principalement de café, cacao, cuirs secs, indigo, coton, bestiaux, or en lingots, sucre, etc. (1).

#### CURAÇAO.

La population de l'île de Curaçao s'élève à 12,000 âmes; celle de la capitale Wilhemstadt, à 3,500 environ non compris les faubourgs.

Cette île entretient un commerce suivi avec les Etats-Unis, la Guayra, Maracaybo, Rio-Hacha, Sainte-Marthe.

La navigation du port de Wilhemstadt, port aussi vaste que sûr, s'est élevée en moyenne pendant les quatre dernières années qui ont précédé 1842, à 450 navires jaugeant 26,000 tonneaux.

Le commerce d'exportation consiste principalement en sel, dont il s'expédie cinq à six millions de kilog. chaque année.

La population de cette île, destinée par les avantages naturels de sa position à servir d'entrepôt aux contrées qui l'entourent, a dû renoncer à rechercher sur un sol volcanique et désolé par une sécheresse presque constante des moyens d'existence.

Le commerce d'importation se compose donc de tous les objets de première nécessité et des articles manufacturés demandés par le luxe comme par le confort colonial. Les Etats-Unis, la

---

(1) Extrait des rapports de la commission du *Gomer*.

Hollande et l'Angleterre ont obtenu, pour ainsi dire, le monopole de ces fournitures (1).

SAINTE-MARTHE.

La population de la province de Sainte-Marthe s'élève à 45,677 individus dont 1,014 esclaves; celle de la ville, à 5,000 habitants, parmi lesquels quelques Français.

Les chiffres donnés pour l'année 1842 ne sauraient présenter une idée exacte de l'importance réelle du commerce du port de Sainte-Marthe. Quoiqu'il en soit, on pourra y voir que, dans les mêmes circonstances, les importations de ce port se sont élevées à près du double de celles du port de Carthagène.

*Tableau du commerce de Sainte-Marthe pendant l'année 1842.*

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	TOTAL.
Angleterre. . . . .	F. 2,703,052	F. 526,373	F. 3,229,425
Colonies anglaises. . . . .	4,605,612	267,428	4,875,040
France . . . . .	950,617	29,900	980,517
Etats-Unis. . . . .	313,609	34,007	347,616
Curaçao. . . . .	446,915	12,208	459,121
Saint-Thomas. . . . .	7,153	»	7,153
Espagne. . . . .	116,035	»	116,035
Cuba. . . . .	14,692	10,166	24,858
Sardaigne . . . . .	91,277	55,524	146,801
Venezuela. . . . .	»	7,746	7,746
Total. . . . .	9,248,960	943,352	10,192,312

(1) Extrait des rapports de la commission du Gomer.

Les recettes de la douane de Sainte-Marthe qui n'avaient jamais, avant 1841, dépassé le chiffre de 2,300,000 fr., se sont élevées en 1842 à 5,014,000 fr.

Du 1<sup>er</sup> septembre 1842 au 1<sup>er</sup> septembre 1843, la valeur des importations s'est élevée dans ce port à la somme de 14,200,000 f., répartie ainsi qu'il suit :

Angleterre . . . . .	}	10,000,000 fr.
Colonies anglaises. . . . .		
Etats-Unis . . . . .		800,000
France . . . . .		1,500,000
Saint-Thomas . . . . .	}	1,500,000
Curaçao . . . . .		
Sardaigne . . . . .		400,000

Cette importation se compose d'objets de toute sorte, farines, comestibles, etc.

L'exportation, dont la valeur n'a pu être connue pour la même période, est relativement de peu d'importance et se compose de produits bruts du pays.

On estime le mouvement général de navigation de ce port à 234 navires, jaugeant près de 40,000 tonneaux (1).

#### CARTHAGÈNE.

La population de la république de la Nouvelle-Grenade s'élève, d'après le recensement qui en a été fait en 1843, à 1,951,684 âmes dont 26,778 esclaves; celle de la province de Carthagène, à 142,880 habitants. La ville de Carthagène renferme 8,000 habitants.

Les relations de cette république, que la fertilité du sol, la variété des productions et la richesse des mines de la Nouvelle-

---

(1) Extrait des rapports de la commission du *Gomer*.

Grenade ne sauraient manquer de rendre considérables, un jour, ces relations, contrariées par des dissensions intestines, n'ont eu jusqu'à présent que peu d'importance.

L'absence de documents officiels ne permet pas de se rendre un compte exact du commerce maritime du port de Carthagène ; les chiffres ci-dessous en donneront toutefois une idée approximative pour les années 1853, 1854 et 1857.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	TOTAL.
1853	Piastres. 1,015,436	Piastres. 1,212,149	Piastres. 2,227,585
1854	1,648,074	1,460,268	3,108,342
1857	»	1,800,000	»

En 1842, le rétablissement de l'ordre a permis aux affaires de se relever ; mais elles n'ont pas repris encore un cours régulier.

Le tableau suivant fera connaître le mouvement du commerce du port de Carthagène pendant l'année 1842 :

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	TOTAL.
Angleterre. . . . .	F. 3,753,317	F. 4,569,850	F. 8,323,157
États-Unis. . . . .	527,557	363,955	691,512
France. . . . .	30,580	56,395	86,975
Colonies espagnoles. . .	21,267	37,865	59,132
Colonies hollandaises. . .	8,135	35,605	43,740
Total. . . . .	4,140,846	5,063,670	9,204,516

Voici quel a été dans ce port le montant de l'expédition des matières précieuses pendant la même année.

PAYS DE DESTINATION.	OR.	ARGENT.	TOTAL.
Angleterre. . . . .	F. 4,551,395	F. 19,050	F. 4,570,425
États-Unis. . . . .	185,125	16,925	200,050
Colonies espagnoles. . . .	6,105	»	6,105
Colonies hollandaises. . . .	20,000	»	20,000
France . . . . .	240	5,605	5,845
Total. . . . .	4,560,875	41,550	4,602,425

On voit par ce relevé que l'Angleterre exporte sous son pavillon presque la totalité des matières précieuses. Ce fait s'explique par cette circonstance, que les commandants des bâtiments de guerre de cette nation sont autorisés par leur gouvernement à transporter ces matières moyennant une faible rétribution dont ils profitent; que les expéditeurs usant de cette facilité y trouvent plus de sécurité que par les bâtiments de commerce, et plus d'économie parce que la plupart du temps les officiers anglais se dispensent de payer les droits de 3 à 4 0/0 qui les frappent à leur sortie. Lorsque nos paquebots toucheront à Carthagène, ils prendront certainement une part importante à ce mouvement qui ne peut aller qu'en augmentant.

Les articles d'importation les plus importants consistent en tissus de toute sorte, quincaillerie, comestibles, etc. Les exportations se composent, pour les neuf dixièmes environ, d'or. Viennent ensuite les cuirs secs, les pierres précieuses, le coton, l'écaille, etc. (1).

---

(1) Extrait des rapports de la commission du Gomer.

### CHAGRES.

Chagres en 1842 avait à peine 900 habitants. Mais sa position géographique lui donne une importance que la marche rapide de la civilisation et de l'industrie dans les anciennes possessions espagnoles de la mer du Sud, et les progrès des puissances européennes dans l'océan Pacifique, sont appelés à accroître tous les jours.

Depuis l'exploration du *Gomer*, Chagres est devenu le point de mire du commerce du monde. L'établissement des Américains du Nord dans la Californie, les découvertes de mines d'or, l'émigration européenne qu'elles provoquent, la construction d'un chemin de fer pour traverser l'isthme de Panama, font de ce point un des plus importants du globe.

Depuis seize mois que les travaux du chemin de fer ont été entrepris par une Compagnie américaine, ils sont poussés avec une vigueur surprenante. Au mois de janvier de cette année, les rails étaient posés depuis la baie de Limon jusqu'à Gatun et l'on vient de livrer à la circulation une première section du chemin, sur une longueur de 16 milles ou 26 kilomètres. La ligne, probablement, a dû être terminée jusqu'à Gorgona, à la fin de la saison sèche, vers le milieu de juin. La distance de la baie de Limon à Gorgona qui est de 24 kilomètres, pourra facilement être parcourue en deux heures. Maintenant il faut de deux à trois jours pour remonter jusqu'à Gorgona par la rivière dont le développement est de 45 milles environ (72 kilomètres). Si l'on s'occupe d'améliorer un peu le sentier de Gorgona à Panama de manière à le rendre praticable en toute saison, on pourra dès-lors se rendre de Chagres à Panama dans une journée, le trajet en chemin de fer se faisant en deux heures et la route de terre en sept ou huit heures.

Quoique la seconde section du chemin de fer, 20 milles environ (32 kilomètres), présente plus de difficultés, comme on aura

plus d'expérience et un personnel tout réuni, on pense pouvoir l'achever en deux années ; de telle sorte, qu'à moins d'événements imprévus, la ligne entière sera ouverte vers le milieu de 1854. La distance d'un océan à l'autre sera franchie en deux ou trois heures ; maintenant il faut trois ou quatre jours, souffrir de l'insalubrité du climat et de tous les inconvénients d'un pays pauvre et sans abri (1).

On doit comprendre les immenses avantages que l'ouverture de cette voie de communication amènera dans les rapports des peuples entre eux. Ainsi que nous l'avons mentionné dans la première note à l'appui de notre soumission, il existe déjà dans l'océan Pacifique plusieurs lignes de paquebots à vapeur en concordance avec des lignes américaines et anglaises aboutissant à Chagres. Il est de plus question d'organiser de semblables services sous le pavillon anglais, allant de Panama en Australie, et de Panama dans la mer de Chine. Il suffit de citer ces faits pour montrer combien il importe que la France se mette en position, par une navigation régulière à la vapeur, de prendre sa part au grand mouvement dont l'isthme de Panama va devenir le point central.

---

### **Embranchement des Grandes-Antilles et du Mexique.**

#### **GADELOUPE.**

Pendant les dix années qui précédèrent 1848, la production de la Guadeloupe avait atteint en moyenne le chiffre de 35,225,000 kilog. de sucre ; en 1848, elle tomba à 20,454,759 kilog. ; en 1849, à 17,708,850 kilog., et en 1850, sa décadence toujours croissante

---

(1) Les Américains du Nord à l'isthme de Panama, par M. Emile Chevalier. (*Revue des Deux-Mondes*, 1<sup>er</sup> juin.)

fut telle que le relevé des douanes de cette année n'accuse que 12,851,917 kilog. L'état de siège proclamé à cette époque, a ramené la sécurité et fait revenir à la culture un grand nombre d'affranchis qui vagabondaient dans les villes. En 1851, nous voyons cette colonie exporter 20,046,568 kilog. de sucre. La Guadeloupe annonce des résultats bien plus remarquables encore pour 1852, puisque le premier trimestre de la présente année a déjà fourni 5,111,252 kilog. de sucre exporté, tandis que le premier trimestre de 1851 n'avait atteint que 1,905,878 kilog. On le voit donc, la Guadeloupe, comme la Martinique, s'est remise au travail et au travail libre avec une certaine persévérance. On doit espérer que la sécurité dont elle jouit ne tardera pas à lui rendre sa prospérité première.

Quant aux importations de marchandises opérées dans cette colonie, elles ont subi à peu près les variations qui ont affecté les exportations. Ainsi le mouvement d'importations qui montait en 1847 à 21,559,187 fr., tombe à la fin de 1848 à 11,981,681 fr., et se maintient à la fin 1849 et de 1850, à peu près au même chiffre, puisqu'au terme de la première année, il accuse un total de 12,485,117 fr., et au terme de la seconde un total de 12,770,029 fr. ; mais en 1851 il se relève d'une manière assez sensible. Les marchandises importées dans la colonie pendant les trois premiers trimestres de cette année 1851 montent à la somme de 15,055,155 fr., tandis que la période correspondante de 1850, n'accusait qu'une valeur de 10,278,570 fr. (1).

#### SAINT-THOMAS.

La population de l'île de Saint-Thomas s'élève à près de 12,000 âmes, dont 10,000 environ résident dans la ville où l'on compte 250 ou 500 Français.

---

(1) *Les Colonies françaises en 1852*, par M. le comte Bouët-Willaumez. (*Revue des Deux-Mondes*. — Juin.)

Le commerce de Saint-Thomas favorisé par la position géographique de l'île, par l'étendue et la sécurité de la rade, comme par la politique habile du gouvernement danois, a reçu un développement qui tend tous les jours à s'accroître.

Le tableau qui suit fera connaître le mouvement de la navigation de ce port pendant l'année 1841 et la part qu'y prennent le Danemarck et les nations étrangères.

*Tableau de la navigation du port de Saint-Thomas en 1841.*

PAVILLONS.	NAVIRES.	TONNEAUX.
Américain. . . . .	562	80,108
Anglais. . . . .	690	46,699
Français. . . . .	209	19,595
Danois. . . . .	252	17,448
Espagnol. . . . .	426	15,068
Colombien. . . . .	85	6,984
Hollandais. . . . .	104	5,440
Hambourgeois. . . . .	15	2,890
Brémois. . . . .	17	2,674
Sarde. . . . .	12	1,737
Haitien. . . . .	39	1,611
Suédois. . . . .	14	679
Prussien. . . . .	1	142
Portugais. . . . .	1	102
Brésilien. . . . .	1	78
Divers. . . . .	9	979
Total. . . . .	2,415	200,032

Le tableau suivant indique la valeur déclarée par le commerce métropolitain et étranger en 1841.

PAYS DE PROVENANCE.	VALEUR DÉCLARÉE.
Grande-Bretagne. . . . .	9,459,500 fr.
Etats-Unis d'Amérique. . .	7,559,000
Hambourg et Altona. . . . .	6,990,575
France. . . . .	5,242,400
Brême. . . . .	1,914,675
Italie. . . . .	929,650
Espagne. . . . .	795,100
Danemark. . . . .	804,500
Hollande. . . . .	218,875
Norwège. . . . .	59,525
Total. . . . .	51,955,200

Les chiffres portés dans ce tableau sont au-dessous de la réalité, la douane de Saint-Thomas agissant toujours avec une excessive tolérance.

Nous n'avons pas le chiffre des exportations, mais il diffère peu de celui des importations. On pense que les envois directs de Saint-Thomas pour l'Europe s'élèvent au tiers du total des importations; le reste des expéditions de retour s'opère en droiture des ports des Antilles et de la Côte-Ferme, de Puerto-Rico, et d'Haïti surtout où le commerce de Saint-Thomas fait charger pour son propre compte les produits coloniaux qu'on lui livre en échange de ses avances.

Le tableau suivant permettra d'apprécier l'importance des réexpéditions de Saint-Thomas, par le nombre des navires employés à transporter dans les pays voisins, les marchandises européennes sortant de ses entrepôts.

Tableau du commerce de réexpédition de Saint-Thomas pour l'Amérique pendant l'année 1841.

PAYS DE DESTINATION.	NAVIRES.	TONNAGE.
Colonies espagnoles. . . .	598	12,410
— danoises. . . . .	266	11,808
— anglaises. . . . .	627	8,876
— hollandaises. . . . .	89	2,666
— françaises. . . . .	60	2,590
— suédoises. . . . .	15	337
Venezuela et Nlle-Grenade.	84	7,101
Harti. . . . .	42	1,842
	1,581	47,650
Pour toutes destinations, au-dessous de 10 tonn <sup>x</sup> .	395	»

On ne comprend pas dans ce tableau les bâtiments venus sur lest, ceux qui sont expédiés à l'aventure, ou qui sortent sans rompre charge.

Saint-Thomas compte seize maisons de commerce importantes dirigées par des Français.

Nos importations se composent en grande partie d'articles de Paris, de vins, eaux-de-vie, fil à voile et cordages, huiles, savons, conserves, cuirs, etc (1).

#### PUERTO-RICO.

La population de l'île de Puerto-Rico est évaluée à 340,000 âmes.

(1) Extrait des rapports de la commission du Gomer.

La population française, qui se trouve presque en entier répandue dans l'intérieur de l'île où elle se livre avec succès à la culture des terres et à l'élevé des bestiaux, peut monter à 12,000 âmes; elle se compose, pour la plus grande partie, d'anciens colons de Saint-Domingue.

Dans la capitale de l'île, à San-Juan, on compte aussi quelques Français, presque tous artisans.

Le commerce de Puerto-Rico est en voie de progrès. On en jugera par le tableau suivant qui constate sa marche depuis l'année 1835 jusqu'en 1841 :

*Tableau du commerce général de l'île de Puerto-Rico pendant les années 1835, 1836, et 1841.*

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	TOTAL.
1835	Piastres. 3,914,117	Piastres. 3,949,535	Piastres. 7,863,652
1836	4,005,943	4,099,576	8,105,519
1841	6,062,362	5,962,445	12,024,807

Les principaux articles d'importation sont les provisions de bouche de toute sorte, les boissons, les tissus de coton, laine, chanvre ou lin, les bois et les métaux; pour l'exportation le sucre, le café, la mélasse, le tabac et les bestiaux.

Voici la part que prennent au commerce général de cette île la marine nationale et les pavillons étrangers :

*Tableau du commerce général de Puerto-Rico pendant l'année 1841.*

PAVILLONS	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	TOTAL.
	Piastrcs.	Piast. es.	Piastrcs.
Américain . . . . .	1,497,885	2,442,857	3,940,742
Anglais. . . . .	167,070	558,382	725,452
Brémois. . . . .	200,714	311,515	512,229
Brésilien. . . . .	41,889	41,559	83,448
Danois. . . . .	196,297	172,054	368,351
Espagnol. . . . .	5,652,650	1,611,028	5,263,658
Français. . . . .	191,054	729,200	920,254
Hambourgeois. . . . .	3,400	59,105	62,505
Hollandais. . . . .	71,919	11,538	83,457
Sarde. . . . .	59,503	14,509	53,812
Suédois. . . . .	»	10,894	10,894
Total. . . . .	6,062,361	5,962,441	12,024,802

Le commerce espagnol, favorisé par la législation douanière comme par les habitudes des colons, occupe le premier rang; après lui viennent les Anglo-Américains, qui, libres de toute servitude coloniale, vont chercher sur le riche marché de cette île une partie de leurs approvisionnements. La troisième place appartient à la France, dont les importations, qui en 1835 ne s'élevaient qu'à 303,051 fr., ont atteint en 1841 le chiffre de 1,003,053 fr., et dont l'exportation, qui n'était à cette première époque que de 1,195,091 fr., a monté en 1841 jusqu'à 3,828,300 fr.

La marine française a suivi l'impulsion donnée à nos relations commerciales et occupe également le troisième rang d'importance. Notre pavillon qui, en 1855, ne couvrait que cent navires de 8,047 tonneaux à l'entrée et 95 navires de 8,047 tonneaux à la sortie, flottait, en 1841, à l'entrée sur 153 bâtiments du port de 14,842 tonneaux, et à la sortie sur 125 bâtiments jaugeant 14,197 tonneaux (1).

### **Ile de Saint - Domingue.**

SANTO-DOMINGO ET JACMEL.

Le mouvement commercial des républiques de l'île Saint-Domingue avec la France est, pour l'année 1850, de :

7,056,000 fr. à l'importation,  
6,465,000 fr. à l'exportation,

Ensemble : 13,521,000.

Nous sommes intéressés à ce que cette ancienne possession française ne tombe pas, dans sa décadence, aux mains d'une autre puissance maritime. De là nécessité pour nous de surveiller les événements auxquels donnent lieu les dissensions intestines de ce malheureux pays. Nos paquebots, en servant cette politique d'observation, entretiendront le souvenir de notre ancienne souveraineté.

La loi de 1840 avait indiqué comme escale de cette ligne le Cap Haïtien, mais nous avons dû tenir compte des observations de la commission du *Gomer*, qui remarque fort judicieusement que cette station, après le tremblement de terre de 1842, devient tout à fait inutile, puisque la ville a été détruite et que son port d'ailleurs est trop éloigné du centre commercial et politique de l'île. Nous avons pensé aussi qu'il y aurait un retard à toucher à Port-au-Prince, capitale de la république d'Haïti, car cette es-

---

(1) Extrait des rapports de la commission du *Gomer*.

cale, située au fond d'un golfe de 40 lieues de profondeur, allongerait de plus de 24 heures chaque voyage.

Une station à Jacmel, où les paquebots anglais relâchent également, et une autre à Santo-Domingo, capitale de la république dominicaine, suffiront parfaitement à desservir nos intérêts politiques et commerciaux.

Quoique la république d'Haïti n'ait pas cessé d'être agitée par des troubles intérieurs, on n'a pas à signaler une réduction dans les rapports commerciaux de la France avec elle. Si l'on compare les chiffres du mouvement général de notre commerce en 1850, que nous avons donnés plus haut, et ceux qui figurent dans l'enquête du *Gomer* pour l'année 1845, on constate un progrès. — Voici quel était le mouvement commercial en 1845 :

IMPORTATIONS.

6,825,990 fr. — Commerce général.

5,470,453 fr. — Commerce spécial.

EXPORTATIONS.

5,215,612 fr. — Commerce général.

1,738,405 fr. — Commerce spécial.

Les bois d'ébénisterie et le café du côté d'Haïti, les tissus de coton, de lin ou de chanvre de notre côté sont le principaux objets d'échange.

**Ile de Cuba.**

SANTIAGO ET LA HAVANE.

La population de l'île de Cuba est, suivant le dernier recensement, fait en 1842, de

418,291 âmes. — Population blanche.

456,495 id. — Mulâtres et noirs esclaves.

152,858 id. — Libres de couleur.

---

1,007,624 ensemble. — Population sédentaire (1).

---

(1) *Cuba, ses ressources, etc.*, traduit de l'espagnol, par M. d'Avrainville. (Publication du ministère de la marine, p. 12.)

Le nombre des étrangers établis dans l'île est d'environ 40,000. Parmi eux on compte 2,000 Français, dont le tiers réside dans la capitale. Ces derniers possèdent en biens ruraux une valeur qu'on estime s'élever à 80 millions de francs, et en propriétés industrielles et urbaines près de 20 millions; en tout 100 millions (1). Parmi les négociants de la Havane, on compte plusieurs maisons françaises qui y jouissent d'un excellent crédit et font des affaires importantes.

Voici quel était le mouvement commercial de l'île de Cuba en 1840, 1841 et 1842, d'après les rapports de la commission du Gomer.

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	TOTAL.
1840	Piastres. 24,700,189	Piastres. 25,941,783	Piastres. 50,641,972
1841	25,081,408	26,774,614	51,856,022
1842	24,637,527	26,684,701	51,322,228

Ce mouvement s'est maintenu dans les années suivantes, à peu de chose près, car nous trouvons dans la publication du ministère de la marine déjà citée, les chiffres suivants :

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	TOTAL.
1848	Piastres. 25,454,565	Piastres. 26,077,068	Piastres. 51,511,633
1849	26,520,160	22,456,556	48,756,716

A l'importation, le pavillon national figurait, en 1849, pour 16,664,475 piastres, et le pavillon étranger pour 9,655,685 piast.

(1) Rapport de la commission du Gomer.

A l'exportation, dans la même année, le pavillon national pour 3,585,145 piastres; le pavillon étranger pour 16,851,411 piastres.

Il est intéressant de connaître la part que les principales puissances prennent à ce mouvement; c'est ce qui ressort du tableau suivant :

*Résumé comparatif, par pays de provenance et de destination, de la valeur des importations et des exportations qui ont eu lieu à l'île de Cuba en 1849 (1).*

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	IMPORTATION.		EXPORTATION.		TOTAL.	
	Piastres.	Rx	Piastres.	Rx	Piast. es.	Rx
Espagne. . . . .	7,682,757	5 1/2	5,115,070	4	10,795,828	1 1/2
Etats-Unis. . . . .	6,578,295	2 1/2	6,501,657	5	12,879,952	7 1/2
France. . . . .	1,252,166	1	1,212,909	5	2,465,075	4
Angleterre. . . . .	2,197,650	6	7,127,420	3 1/2	12,958,090	6
Amérique espagn.	5,810,670	2 1/2	872,085	0 1/2	5,069,715	6 1/2
Allemagne. . . . .	1,225,681	5	1,712,067	1 1/2	2,935,748	4 1/2
Belgique. . . . .	402,785	1 1/2	675,562	2	1,076,347	5 1/2
Portugal. . . . .	12,849	2	44,720	4	27,569	6
Hollande. . . . .	194,147	2 1/2	501,365		495,512	2 1/2
Danemark. . . . .	557,154	6 1/2	250,754	5 1/2	587,889	4
Russie. . . . .	»		638,702	5	638,702	5
Suède. . . . .	»		36,150		36,150	
Prusse. . . . .	120		»		120	
Autriche. . . . .	»		16,964	7	16,964	7
Italie. . . . .	27,513	6	185,128	4 1/2	212,442	2 1/2
Entrepôts. . . . .	580,608	1	»		580,608	1
<b>Total. . . . .</b>	<b>26,320,160</b>		<b>22,456,556</b>	<b>5 1/2</b>	<b>48,756,716</b>	<b>5 1/2</b>

(1) *Cuba, ses Ressources, etc.*, publication du ministère de la marine.

Notre commerce avec l'île de Cuba importe surtout des vins, des eaux-de-vie, des articles de mode, de mercerie, de bijouterie, etc. Il fait ses retours avec du café, du sucre et du tabac.

La population de la Havane est de 140,000 âmes.

La population de la province de Santiago s'élève à près de 75,000 âmes; celle de la ville à 40 ou 45,000.

On compte dans cette province de 5 à 6,000 Français, dont le quart est établi dans la ville même de Santiago.

L'exploitation des riches mines de cuivre qui se trouvent dans le voisinage de la ville de Santiago, l'extension que la décadence de Saint-Domingue a permis de donner à la culture du café, ont fourni de nouveaux aliments au commerce de ce port dont les exportations ont plus que quintuplé depuis dix ans.

Les chiffres suivants permettront d'apprécier leur progression (1).

En 1833. . . . .	6,750,900 fr.
En 1834. . . . .	7,299,000
En 1840. . . . .	29,844,396
En 1841. . . . .	31,895,410
En 1842. . . . .	35,403,810

Les importations, qui ont dû se régler sur les besoins de la consommation locale, n'ont pas suivi une marche aussi rapide.

Elles s'élevaient en 1833 à. . . . .	3,399,900 fr.
1834 à. . . . .	9,909,000
1840 à. . . . .	14,745,563
1841 à. . . . .	14,015,031
1842 à. . . . .	12,653,576

Les différents pavillons prennent chacun au commerce de

---

(1) Extrait des rapports de la commission du Gomer.

Santiago une part proportionnelle à celle que nous avons indiquée dans le tableau général du commerce de Cuba.

Nous ne citerons plus qu'un chiffre : de 1850 à 1840, notre commerce avec Santiago de Cuba a plus que doublé :

En 1850 il était de. . .	1,455,988	piastres.
En 1840 — de. . .	2,957,726	

#### EMBRANCHEMENT DE LA NOUVELLE-ORLÉANS.

Nous avons indiqué déjà que notre intention était de faire un service spécial entre la Havane et la Nouvelle-Orléans. En étudiant les documents de la commission du Gomer, nous avons été frappés des considérations qui mettent en relief le mérite et l'utilité de cet embranchement.

Les Etats-Unis ont deux ports principaux par lesquels ils peuvent se relier avec l'Europe : l'un New-York, l'autre la Nouvelle-Orléans.

Les Anglais ont choisi New-York comme point d'arrivée de leur ligne de paquebots, parce que là est le grand centre, et si l'on peut s'exprimer ainsi, le grand noyau anglais. Là, tout est anglais, les habitudes, les usages et les objets qu'on emploie. D'ailleurs, en faisant aboutir leurs *steamers* à New-York et à Boston, les Anglais ont songé à desservir en même temps leurs vastes possessions de l'Amérique du Nord.

Des intérêts différents, mais d'une nature analogue, doivent nous faire rechercher de lier les Etats-Unis à la France par le côté qui nous intéresse le plus.

Le grand centre, le grand noyau français est à la Nouvelle-Orléans.

Il y a dans les états du Sud et de l'Ouest, 50 à 40,000 de nos nationaux, dont plus de 8,000 habitent la Nouvelle-Orléans.

Rivale de New-York, la Nouvelle-Orléans l'égalera avant peu

par l'importance de ses importations, et elle la surpasse déjà par celle de ses exportations.

Nos intérêts et notre commerce sont considérables à la Nouvelle-Orléans. En 1841, tandis que le chiffre de nos importations et de nos exportations pour tout le Brésil s'élevait à 45 millions de francs, le mouvement commercial avec la Nouvelle-Orléans seule s'élevait à près de 55 millions.

Cette dernière ville est la route que prennent les matières d'or et d'argent qui sont expédiées du golfe du Mexique en Europe.

En 1842, cette exportation s'est élevée à plus de 50 millions de francs.

Chaque année, à l'époque de l'invasion de la fièvre jaune, 50 à 40 mille habitants quittent la Nouvelle-Orléans. Une grande partie profite de la saison morte des affaires pour faire le voyage d'Europe et prend la voie du Nord ou celle des navires de commerce, en ligne directe. — Il y a là, pour la ligne française, un aliment des plus importants dont il faut s'emparer. — On n'évalue pas à moins de 2,500 le nombre annuel des passagers que nos paquebots pourraient transporter tant de France à la Nouvelle-Orléans que de cette ville en France, sans compter les passagers pour les stations intermédiaires. Notre ligne peut espérer prendre un grand nombre de ceux qui, des Etats Sud et Ouest de l'Union, vont à l'île de Cuba, dans le golfe du Mexique et même à Chagres pour de là se rendre dans la Californie (1).

#### VERA-CRUZ.

C'est par la Vera-Cruz principalement que se fait le commerce du Mexique avec les pays étrangers; le port de Tampico n'y concourt que pour une faible part.

---

(1) Extrait des rapports du *Gomer*. Ces considérations vraies en 1842, le sont encore plus aujourd'hui et nous font insister en faveur de cet embranchement.

Bordeaux est le port de France qui a le plus de relations avec cette partie des anciennes possessions espagnoles.

Lorsqu'en 1831, le gouvernement du Mexique prononça l'exclusion, du territoire de la république mexicaine, des Espagnols qui s'y trouvaient encore, la plupart des expulsés rentrèrent dans la mère-patrie par Bordeaux, et plusieurs, les plus riches et les plus adonnés aux opérations de commerce, s'y arrêtrèrent, y placèrent leurs capitaux et y fondèrent des maisons de commerce. Ce sont eux qui forment actuellement le principal lien entre ce port et le Mexique. La connaissance qu'ils ont des habitudes du pays, des besoins de la consommation, les relations de parenté et d'intérêts qu'il y ont conservées, ont concouru puissamment à l'activité des affaires entre Bordeaux et le Mexique. Notre ligne de paquebots, assise sur une pareille base, peut donc assurer à Bordeaux une véritable prépondérance dans le commerce avec cette partie si importante des anciennes possessions espagnoles.

La population de la ville de Vera-Cruz est de 7 à 8,000 habitants dont 1,000 étrangers. Nos nationaux y figurent au nombre de près de 500. Nous y avons plusieurs maisons françaises faisant le commerce en gros et en détail.

Nous occupons le quatrième rang dans les relations des puissances maritimes avec le Mexique. Nous venons après les Américains, les Anglais et les Espagnols.

Le mouvement des matières d'or et d'argent, aliment précieux pour une ligne de paquebots, est considérable. Il s'embarque annuellement dans les ports de Vera-Cruz et Tampico, environ 45 millions de francs, dont nous transporterons au moins la moitié, car il est évident que les Français, les Allemands, les Belges, les Espagnols, les Italiens, les Suisses préféreront employer nos navires à vapeur que tous autres pour diriger sur l'Europe leurs envois d'or et d'argent.

Les autres produits du Mexique sont la cochenille, le jalap et la vanille. La vanille surtout, à cause de sa valeur et de son peu

d'encombrement, profitera certainement de nos paquebots. Londres et Bordeaux sont les marchés exclusifs de ces produits.

Les importations en France (commerce général, marchandises étrangères arrivées en France en 1845) étaient de 6,951,907 fr.

Commerce spécial, marchandises étrangères  
mises en consommation 5,587,229

Les exportations de France (commerce général, marchandises françaises et étrangères) étaient pour la même année de 11,944,257 fr.

Commerce spécial, marchandises françaises(1) 9,294,774

Malgré les troubles qui affligent constamment le Mexique, l'importance de notre commerce avec cette contrée, n'a pas diminué. Nous voyons dans les états de douane pour 1850 que les importations se sont élevées à 8,549,000 fr.  
et les exportations à 22,781,000

#### EMBRANCHEMENT DE LA GUYANE.

La commission du *Gomer* avait signalé une lacune au sujet de notre colonie de Cayenne. Elle faisait remarquer qu'il serait facile de relier la Guyane française au système général de nos communications transatlantiques, au moyen d'un service spécial partant de la Martinique, faisant escale à Sainte-Lucie, à la Barbade et à Surinam. Dès-lors la commission du *Gomer* faisait observer que la Guyane française, dont le commerce était à cette époque de 6 à 7 millions de francs, exportations et importations réunies, possédait des germes d'avenir qui manquent aux Guyanes anglaise et hollandaise, quand ce ne serait que dans l'étendue et la fertilité de son territoire presque entièrement vierge.

Dans l'état présent des choses, ajoutait la commission du *Gomer*, c'est à peine si un commandant de station dans la mer des An-

---

(1) Extrait des rapports de la commission du *Gomer*.

tilles expédie à la Guyane française une ou deux goëlettes de la marine militaire par année. Quant aux communications par les navires du commerce, elles sont tellement irrégulières et incertaines, à cause des vents et des courants contraires, qu'elles sont parfois interrompues pendant plusieurs mois. Et cependant le département seul de la marine fournit en moyenne 197 passagers par an pour la Guyane, au prix de passage de 600 à 1,000 fr. (1).

Ces observations déjà si fondées quand elles ont été produites, prennent aujourd'hui une importance encore plus grande par suite de l'établissement pénitentiaire que le gouvernement crée à la Guyane et de ses projets de colonisation. Nous nous sommes donc empressés de remplir la lacune signalée.

Notre embranchement sur la Guyane touche à Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Grenade, Port d'Espagne (Trinidad), Demerari, Surinam et Cayenne point d'arrivée.

Ces escales ont peu d'importance, mais c'est à peine si elles ralentissent le voyage, et elles peuvent fournir quelques passagers. Le trajet sera fait en cinq jours.

L'île de Sainte-Lucie par le langage et les sentiments de ses habitants est pour ainsi dire demeurée colonie française.

#### TRINIDAD (PORT D'ESPAGNE).

L'île de la Trinidad mérite une mention particulière.

Par sa position unique, la fertilité de son sol et son voisinage de la Côte-Ferme elle doit devenir, surtout en raison de la communication par steamers transatlantiques, le quartier-général des Antilles anglaises et par les bâtiments à vapeur établis entre cette île et tout le littoral du fleuve Orénoque, la plus importante des colonies anglaises des Indes-Occidentales. Elle est la clef obligée

---

(1) Extrait des documents de la commission du Gomer.

de l'Amérique du Sud avec qui elle communique par les rivières Orénoque et Neta jusqu'à Santa-Fé-de-Bogota.

Sa population de 70 à 80,000 habitants se compose particulièrement de Français, d'Anglais et d'Espagnols. L'île de la Trinidad fait un grand commerce avec l'Angleterre, l'Ecosse, l'Irlande, les Etats-Unis, les possessions anglaises de l'Amérique du Nord, la Côte-Ferme, les îles anglaises, danoises et françaises ses voisines. Son importation de produits français, par voie de la Martinique et de Saint-Thomas, peut s'élever annuellement de 1 à 2,000,000 fr. et augmenterait considérablement si le commerce était direct. Le mouvement annuel de Port d'Espagne principal port de l'île, dépasse 700 bâtiments; son commerce total d'importation est d'à peu près 12 millions de francs, et son exportation a la même importance.

On compte à Port d'Espagne sept maisons françaises qui font des affaires importantes (1).

---

### **Ligne du Brésil avec prolongement sur Montevideo et Buenos-Ayres.**

#### **LE PASSAGE.**

Le Passage ne figure dans notre itinéraire qu'à l'aller pour la ligne du Brésil. Cette escale n'a qu'un but, ainsi que nous l'avons déjà expliqué dans notre première note, c'est d'offrir une facilité de plus et une économie à l'émigration des Basques français et espagnols qui se dirigent principalement vers les rives de la Plata. Nous n'avons donc aucun renseignement commercial à donner sur cette station d'un caractère tout exceptionnel. — Au retour les bâtiments viendront directement de Lisbonne à Bordeaux.

---

(1) *Revue coloniale*, publiée par le ministère de la marine. — Numéro de septembre 1850.

A propos de l'émigration basque, nous avons besoin de relever une objection qui nous a été faite : on prétend que cette classe de voyageurs est trop pauvre pour pouvoir profiter de nos paquebots ; que d'ailleurs, leur présence à bord de nos navires aurait l'inconvénient d'éloigner les passagers riches, qui aiment le confortable et sont en état de le payer.

Nous répondrons que la quantité des passagers pouvant compenser la modicité des prix, notre intention est d'abaisser pour cette classe d'émigrants notre tarif au taux des passages par bâtiments à voiles ; que, quant à la répugnance des voyageurs riches à se trouver en contact avec les émigrants, il est facile de la prévenir ; c'est une question d'emménagement intérieur aisée à résoudre et dont nous nous occupons.

#### LISBONNE.

Le commerce de la France avec le Portugal est, dans son ensemble, importations et exportations comprises, de : 6,512,000 fr, (1).

Le recensement de 1858 donne pour la population du Portugal le chiffre total de 5,224,474 âmes.

La population de Lisbonne s'élève à 260,000 habitants, dont 22,000 étrangers divisés comme il suit :

Espagnols. . . . .	18,000
Français.. . . .	1,200
Anglais. . . . .	1,000
Divers. . . . .	1,800

Il existe à Lisbonne dix maisons françaises qui ont pris un rang important dans le commerce de cette place.

---

(1) Voir le tableau du commerce et de la navigation pour l'année 1850.

Nous ne pouvons pas donner séparément pour Lisbonne le mouvement de notre commerce dans les dernières années ; mais ce qu'il était en 1842 permettra d'apprécier approximativement ce qu'il doit être aujourd'hui.

Tableau du commerce de Lisbonne en 1842.

PAYS DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.	IMPORTATION.	EXPORTATION.	TOTAL.
Angleterre. . . . .	18,420,603 f.	5,229,683 f.	21,650,286 f.
Danemark. . . . .	489,405	22,015	511,418
Espagne. . . . .	517,480	5,606	523,086
États-Unis. . . . .	649,679	19,557	669,236
France . . . . .	1,920,957	551,535	2,472,492
Gibraltar. . . . .	553,872	77,624	631,496
Hambourg. . . . .	1,687,374	205,895	1,893,267
Hollande. . . . .	975,148	455,453	1,410,581
Russie. . . . .	1,557,675	269,913	1,627,588
Sardaigne . . . . .	1,605,054	629,658	2,254,692
Suède. . . . .	896,505	154,133	1,050,638
Brésil. . . . .	4,520,478	4,220,198	8,740,676
Colonies portugaises. {			
En Afrique. . . . .	262,061	63,528	325,589
En Asie. . . . .	1,590,276	55,007	1,445,283
Divers. . . . .	202,159	55,620	257,779
Total. . . . .	55,248,726	9,975,181	45,223,907 (1)

(1) Extrait du rapport de la commission du *Gomer*.

Il est à remarquer dans ce tableau, que le Brésil qui trouve à échanger à Lisbonne les denrées qu'il exporte contre les produits de son sol, y occupe le second rang. Le mouvement des personnes auquel donnent lieu, entre les deux contrées, ces relations commerciales, sera disputé avec avantage par nos paquebots à la ligne anglaise ; car nos habitudes, nos idées, la conformité de religion contribueront puissamment à nous assurer la préférence des Portugais et des Brésiliens.

La France est au troisième rang dans le tableau que nous venons de produire. Ses principales importations consistent en tissus de soie, de coton et de laine, et en objets de mode et de nouveauté ; ses retours sont de peu d'importance.

#### GORÉE.

Gorée est le grand centre de nos relations avec la Côte-Occidentale d'Afrique. C'est le principal point de ralliement de l'escadre que nous entretenons dans ces parages pour la repression de la traite des noirs ; c'est là que sont ses dépôts de vivres, ses magasins, ses hôpitaux. Cette escale est importante au double point de vue politique et commercial. Nul n'ignore combien le gouverneur du Sénégal a de la peine, avec les forces militaires dont il dispose et qui ne s'élèvent qu'à quelques centaines de soldats, à contenir les nombreuses populations de la Sénégambie, placées sous notre protectorat plus ou moins direct. A chaque instant, il est obligé de recourir aux mesures les plus graves, au risque de s'engager contrairement aux vues du gouvernement métropolitain. Quand des relations régulières et rapides existeront, au moyen de nos paquebots, la plupart de ces inconvénients disparaîtront. Alors le chef de notre colonie d'Afrique sera toujours en mesure de prendre et de suivre la direction du ministère de la marine. Il sera en effet facile, soit avec le gouverneur du Sénégal, soit avec le commandant de l'escadre, d'imprimer une marche conforme aux vues de notre poli-

tique sur la côte d'Afrique, politique qui a ses embarras et ses complications.

Enfin, cette escale a aussi son importance commerciale, et peut fournir un aliment à nos bâtiments à vapeur. En échange des produits manufacturés, des étoffes ordinaires, des toiles-guinées, du tabac, de l'eau-de-vie que nous leur portons, les Maures nous livrent : l'or, les cuirs, la cire, les plumes d'autruche, les arachides et surtout la gomme connue en France sous le nom de gomme arabique. On remarquera que, parmi ces articles, il en est plusieurs qui peuvent supporter le prix de transport par nos paquebots et qui ne manqueront pas de les employer.

Notre commerce avec la Côte-Occidentale d'Afrique est en grande progression.

Les établissements secondaires que nous avons fondés dans l'intérieur de la Sénégambie tels que : Dagana, Richard-Toll, Merina-Ghène, Backel, Soudebon; et à l'extérieur : Grand-Bassam, Assinié sur la côte d'Ivoire, et le Gabon, à 800 lieues au-delà de Gorée, sont autant d'appuis militaires qui assurent une protection permanente aux troqueurs français.

Les registres de la douane attestent que cette active surveillance du gouvernement a déjà produit ses fruits.

Le mouvement général d'importations et d'exportations du Sénégal et dépendances, lequel, en moyenne décennale de 1827 à 1857, équivalait à 7,042,809 fr., avait atteint le chiffre de 14,604,127 fr., c'est-à-dire avait presque doublé de 1857 à 1847. La moyenne quinquennale la plus récente, comprise entre 1845 et 1850, avait atteint le chiffre plus remarquable encore de 19,559,762 fr.

Outre les relations commerciales qui ont leur centre dans nos possessions africaines, il en est d'autres que nos bâtiments troqueurs entretiennent avec les nombreux pays intermédiaires. Bien que moins élevé que celui des échanges avec nos possessions nationales, ce chiffre n'en est pas moins en voie de progrès, sur-

tout depuis que l'huile d'arachides et l'huile de palme, récoltées dans ces pays, sont employées avec tant de faveur en France. Le mouvement commercial de ces contrées intermédiaires qui, de 1831 à 1836, était en moyenne annuelle de 819,976 fr., a atteint de 1837 à 1843 la moyenne de 4,447,257 fr. et de 1845 à 1850, celle de 11,042,568 fr. (1).

#### FERNAMBUCO.

La population de la province de Fernambouc est de 520,000 âmes dont 65,000 dans la capitale.

On compte dans cette population 500 Français environ dont les  $\frac{3}{4}$  résident dans la ville même de Fernambuco (2). Les Portugais, les Espagnols, les Italiens et les Allemands sont nombreux dans cette province comme dans tout le Brésil.

Notre commerce avec le Brésil fait chaque jour de nouveaux progrès. Pour s'en convaincre, il suffit de rapprocher les deux chiffres suivants :

En 1841, importations et exportations comprises, la valeur de nos échanges avec le Brésil ne dépassait pas 45,080,000; en 1850 elle est de 50,201,000.

Nous n'avons pas des renseignements de date récente sur l'état de nos rapports avec le port de Fernambuco, mais ils doivent être dans la proportion de ce qu'ils étaient en 1841 pour l'ensemble de notre mouvement commercial avec l'empire brésilien. A cette époque, nos importations dans la province de Fernambuco s'élevaient à 3,200,000 fr., et nos exportations à 1,200,000, soit au total 4,400,000 fr.

Les produits français les plus répandus à Fernambuco sont les

---

(1) Voir *les Colonies françaises en 1852*, par le comte Bouët-Willamez. (*Revue des Deux-Mondes.*)

(2) Extrait des rapports de la commission du *Gomer*.

soieries, les draps et les autres étoffes de laine, la papeterie, la quincaillerie fine, les objets de mode et autres articles de Paris.

#### BAHIA.

La population de la province de Bahia est de 650,000 âmes; celle de la ville de Bahia même est de 120,000 âmes, parmi lesquelles on ne compte que 200 français.

Nous n'avons pu nous procurer aucun renseignement de fraîche date sur le mouvement commercial de la France avec le port de Bahia; mais nous sommes en droit de supposer qu'il a progressé pendant les dernières années dans une proportion égale à celui de tout l'Empire. Nous sommes donc obligés de recourir aux chiffres que nous trouvons dans le rapport de la commission du Gomer pour donner une idée de l'état actuel de nos rapports avec ce port.

En 1841, le nombre de bâtiments de tout pavillon qui visitaient Bahia était de 595, jaugeant 133,695 tonnes.

Voci quelle était à la même époque l'importance de nos échanges avec Bahia.

Les importations étaient de . . . . .	5,492,500 fr.
Les exportations de.. . . .	1,275,970
Total. . . . .	<u>4,767,000</u>

Le commerce général de Bahia avec toutes les puissances maritimes était de

Pour les importations. . . . .	26,000,000 fr.
Pour les exportations. . . . .	22,650,000
Total. . . . .	<u>48,650,000</u>

Comme à Fernambouc, nos importations se composent de soieries, de tissus de laine et de coton, de vins, de modes et d'articles de Paris; les exportations pour France sont les peaux brutes, le café, le sucre et le coton en laine.

RIO-JANEIRO.

La population de la province de Rio-Janeiro est de 700,000 âmes, celle de la capitale de 200,000 âmes.

Le mouvement général du commerce d'importation et d'exportation du Brésil s'élève annuellement à plus de 450 millions de francs. Rio-Janeiro y figure pour plus de la moitié.

Il est fort difficile de fixer la part proportionnelle de chaque pavillon dans le mouvement général de la navigation. Cependant il est possible de s'en faire une idée d'après ce qui se passe à Rio-Janeiro où la moyenne des arrivées et des sorties est annuellement par pavillon, pour ne citer que les principaux :

Anglais. . . . .	320 navires.
Américains . . . . .	280
Brésiliens. . . . .	250
Danois . . . . .	109
Sarde . . . . .	104
Hambourgeois . . . . .	95
Français. . . . .	90
Portugais . . . . .	90

La France occupe au Brésil le deuxième rang à l'importation (après l'Angleterre) et le quatrième à l'exportation (après les Etats-Unis, l'Allemagne et l'Angleterre) (1). Nous avons déjà dit, à l'article Fernambouc, à quel chiffre s'élevait, en 1850, la valeur de nos échanges avec l'empire brésilien.

Mais à propos de Rio-Janeiro, nous croyons devoir appeler spécialement l'attention sur les avantages que procurerait à nos paquebots, le commerce des matières d'or et d'argent et des pierres précieuses. Le mouvement de ces valeurs entre le Brésil et l'Eu-

---

(1) Extrait des documents de la commission du *Gomer*.

rope peut-être évalué au moins à 28 millions de francs. Le produit seul du sol brésilien en ces matières est de 18 millions.

Il n'est pas exploité au Brésil de mines d'argent.

La plus grande partie des matières dont on vient de parler est dirigée sur l'Angleterre. Londres reçoit tant en poudre d'or qu'en diamants, numéraire, matières d'or et d'argent une valeur de 17 à 18 millions de francs.

La France reçoit en ces matières pour 6 millions.

Un droit de 1/2 0/0 frappant à la sortie toutes ces valeurs, le commerce cache cette exportation, ce qui explique pourquoi le chiffre officiel de ce genre d'exportation est presque nul.

Le transport de ces matières s'effectue par bâtiments de guerre anglais et par bâtiments de commerce.

Les paquebots anglais prennent 1 0/0 de fret non compris l'assurance; les navires de commerce 3/4 0/0.

On évalue à 60,000 francs, en moyenne, les valeurs chargées en matières précieuses sur chacun des 90 navires de commerce qui partent annuellement pour France de Rio-Janeiro, Bahia et Fernambouc. Le reste de l'exportation française passe à bord des paquebots ou des navires de guerre anglais, par suite de l'impossibilité où est le commerce français d'engager la responsabilité des commandants de notre marine militaire.

Il est évident que lorsque notre ligne de paquebots sera organisée, notre pavillon prendra une bien plus grande part dans cette partie du commerce brésilien, car nous offrirons les mêmes garanties et les mêmes facilités que les Anglais.

Le transport des matières précieuses entre Rio-Janeiro, Bahia et Fernambouc est considérable aussi, et nous fournira un aliment important, qu'on peut prévoir, sans pouvoir l'évaluer même approximativement (1).

---

(1) Voir les rapports de la commission du *Gomer*.

Avec Rio-Janeiro le mouvement commercial de la France était en 1848,

Pour les importations, de. . . . .	12,000,000 fr.
Pour les exportations, de. . . . .	5,000,000
Total. . . . .	17,000,000

Il a dû progresser depuis dans la proportion de l'extension qu'ont prise nos relations avec l'empire du Brésil.

#### RIO DE LA PLATA.

Dans notre projet, nous établissons un service accessoire qui prendra les dépêches et les passagers à Rio-Janeiro et les transportera sur les rives de la Plata.

L'importance de nos relations avec cette contrée, le développement dont elles sont susceptibles, les intérêts commerciaux et politiques que nous possédons déjà sur les deux rives de la Plata, nous paraissent à tous les points de vue justifier ce service.

Aujourd'hui, et malgré les guerres qui ont désolé ce pays, nous avons, soit avec Montevideo, soit avec Buenos-Ayres, un mouvement commercial qui n'est pas inférieur à 31,344,000 fr. (1).

Le renversement du dictateur Rosas et les arrangements qui vont intervenir sous le patronage du Brésil, de la France et de l'Angleterre, en faisant cesser l'hostilité entre les deux capitales de la Plata, ouvrent une large voie à la prospérité et à l'activité commerciale de ce pays.

Notre commerce avec cette contrée a dû subir toutes les vicissitudes de la guerre civile. Selon que l'avantage passait d'une rive à l'autre, selon que les hostilités intestines ou les démonstrations

---

(1) Tableau du commerce général de la France pour 1850, publié par l'Administration des douanes.

menaçantes de l'Europe se portaient de Montevideo à Buenos-Ayres, et réciproquement, les transactions commerciales s'affaissaient ou se relevaient sur l'un ou l'autre point. Cependant nous trouverons dans quelques chiffres empruntés à cette période de trouble, l'indication des éléments de prospérité que renferme ce pays, et des avantages particuliers que la France est appelée à y recueillir.

En 1842, un an après le traité négocié par M. de Mackau, l'ensemble des échanges dans le Rio de la Plata atteignait une valeur de 111,603,000 fr., dont 66,989,000 fr. à l'importation, et 44,693,000 à l'exportation (1).

Pendant toute la période décennale de 1827 à 1836, l'ensemble des échanges de la France avait porté en moyenne sur une valeur de 3,700,000 fr.

Voici la progression qu'il a suivie depuis cette époque :

De 1837 à 1846, la moyenne décennale présente une valeur de 19,200,000 fr.

Si l'on calcule sur les cinq années, 1843 à 1847, on trouve pour l'année moyenne 19,900,000 fr.

Et si l'on prend comme terme de comparaison une autre moyenne sur les trois années 1847 à 1849, on arrive à une valeur de 29,200,000 fr.

La marche de notre mouvement commercial dans le Rio de la Plata de 1840 à 1849, est contatée par les chiffres suivants (2) :

1840.	. . . . .	13,400,000 fr.
1841.	. . . . .	28,500,000
1842.	. . . . .	27,900,000
1843.	. . . . .	29,500,000

(1) *De la Plata*, par M. Noblet, ancien chef de section au ministère du Commerce.

(2) *Id.*

1844.	. . . . .	19,400,000 fr.
1845.	. . . . .	19,100,000
1846.	. . . . .	10,800,000
1847.	. . . . .	28,600,000
1848.	. . . . .	20,900,000
1849.	. . . . .	58,100,000

Ce tableau révèle les tristes vicissitudes qu'imposent à nos relations commerciales dans ces contrées, les troubles qui l'agitent.

Tout le monde sait l'importance de l'émigration française sur les rives de la Plata. Nos nationaux y sont en si grand nombre, que nos idées, nos mœurs y prennent chaque jour la prépondérance sur les mœurs et les idées des indigènes.

D'après des calculs fondés sur une foule de données se contrôlant l'une l'autre, la population française dans la Plata, se classait ainsi qu'il suit, en 1851 :

A Montevideo même.	. . . . .	5,000 âmes.
Bande orientale hors de Montevideo.	. . . . .	3,000
A Buenos-Ayres même.	. . . . .	8,000
A Baracos, la Roca, Lujan, et dans un rayon de six lieues.		12,000
Dans l'intérieur de la province et dans les autres provinces de la Confédération argentine.	. . . . .	4,000
(1) Total général	. . . . .	50,000

Cette population habite généralement les villes. Elle se compose de négociants, marchands, chefs et ouvriers de métiers, qui tous réussissent selon leur aptitude au travail et leur conduite, et l'on comprend que dans un pays où un simple

---

(1) *La Plata au point de vue des intérêts commerciaux*, par M. Tardy de Montravel, capitaine de frégate.

ouvrier gagne 10 à 20 fr. par jour, la réussite et le bien-être de chacun dépendent entièrement de lui.

L'espoir de la paix, dit M. Tardy de Montravel, auquel nous avons emprunté les chiffres que nous venons de citer, avait ravivé dans le pays basque la manie de l'émigration. A la fin de l'année dernière (1850), de nombreuses expéditions étaient projetées, plusieurs étaient préparées, mais trois seulement avaient quitté la France avant les dernières résolutions du gouvernement. Les 1,180 individus qui composaient ces trois dernières, à leur débarquement, au mois de février de cette année, trouvèrent tous, en moins de trois jours, à se placer avec avantage. Nous devons donc nous attendre à voir les émigrations recommencer aussi vivement que jamais, dès que la paix sera assurée, et augmenter rapidement le chiffre de nos nationaux dans la Plata. La reprise des affaires dans la Bande-Orientale, la réédification des établissements ruraux que la guerre a détruits, sont autant de causes qui assureront aux nouveaux arrivants, ouvriers de tous métiers ou travailleurs, l'emploi de leur industrie et de leur activité.

Nous avons expliqué, à l'occasion de notre escale du Passage (pages 25 et 65), que la *Compagnie des Indes-Occidentales et du Brésil* a l'intention d'abaisser son tarif et de disposer les emménagements de ses navires de façon que les émigrants des Pyrénées puissent profiter de ces communications régulières. Ainsi disparaîtront les abus qu'a constatés M. Tardy de Montravel, à bord des navires de commerce, abus qu'il faut attribuer à l'absence de toute législation en matière d'émigration et qui tendent à déconsidérer notre pavillon, dans les pays étrangers que les émigrants remplissent de leurs justes plaintes.

#### MONTEVIDEO.

Après les observations qui précèdent sur notre commerce avec les deux rives de la Plata, nous croyons devoir donner quelques

renseignements particuliers sur nos rapports avec les deux villes principales de cette contrée.

État des navires entrés dans le port de Montevideo :

En 1836. . . .	535	jaugeant	61,148	tonneaux.
En 1842. . . .	824		158,652	

LE PRODUIT DES DOUANES.

En 1836. . . .	7,000,000	de francs.
1842. . . .	20,000,000	

Exportations de Montevideo pour la France (1) :

En 1838. . . . .	de 2,215,755	fr.
En 1839. . . . .	de 3,798,022	
En 1840. . . . .	de 3,523,147	
En 1841. . . . .	de 4,322,658	
En 1842. . . . .	de 5,413,859	

*État des entrées et des sorties des ports de France pour Montevideo, sous pavillon français.*

En 1836. . . . .	41	bâtiments	jaugeant	9,454	tonneaux.
En 1839. . . . .	56	—		10,040	—
En 1840. . . . .	81	—		14,626	—
En 1841. . . . .	90	—		15,230	
En 1842. . . . .	98	—		18,307	

*État des entrées et des sorties de France pour Montevideo sous pavillon étranger.*

En 1836. . . . .	10	bâtiments	jaugeant	2,011	tonneaux
En 1839. . . . .	12	—		2,499	—
En 1840. . . . .	18	—		3,680	—
En 1841. . . . .	13	—		3,249	—
En 1842. . . . .	20	—		5,022	—

---

(1) Extrait d'une brochure de M. John Lelong, délégué des négociants français dans la Plata.

*Etat des importations et des exportations dans le port de Montevideo.*

En 1836. . . . .	8,520,000 piastres, ou 58,000,000 fr.
En 1842. . . . .	22,558,762 — 115,000,000

Dans ce mouvement commercial, la France est comprise comme suit :

En 1830. . . . .	6,000,000 fr.
En 1836. . . . .	12,000,000
En 1842. . . . .	42,000,000

Ainsi dans la première période notre commerce a doublé; dans la seconde il a presque quadruplé.

Sans la reprise des hostilités qui eut lieu en 1842, ces progrès auraient continué et il n'est pas téméraire de dire qu'aujourd'hui notre commerce avec Montevideo atteindrait 120 millions par année.

La population de la province de l'Uruguay était en 1835, dernier recensement connu, de 128,256 habitants. La ville de Montevideo, en 1843, comptait seule 51,189 habitants.

Jusqu'à cette époque l'émigration européenne se portait principalement sur cette ville.

En 1836, le nombre des émigrants français n'était que de	998
Pour 1837 et 1838, ce nombre s'est élevé à . . . . .	2,768
Pour 1839 et 1840, il a été de . . . . .	3,004
Pour 1841 et 1842, il a été de . . . . .	9,031

Total, pendant les sept années. . . . . 15,801

L'émigration italienne a suivi la même progression.

En 1836 elle fut de . . . . .	512 individus (1)
En 1842 elle était de . . . . .	2,555

---

(1) *Notice sur la république de l'Uruguay*, par don Andrés Lamas, ministre près l'empereur du Brésil.

Les principaux articles d'échange sont pour l'importation en France les peaux brutes, le suif brut, les laines en masse, les os et cornes de bétail, les crins bruts ; pour l'exportation, les vins, les verres, poteries et cristaux, papiers, cartons, ouvrages en métaux, tissus de soie, tissus de laine, tissus de coton, etc. En 1849, année où la guerre sévissait dans l'Uruguay, notre mouvement commercial était encore

Exportation de l'Uruguay. . . . .	2,481,597 fr.	
Importation dans l'Uruguay. . . . .	4,262,067	
	<hr/>	
Total. . . . .	6,743,664	
Navires venant de l'Uruguay, 16	jaugeant	5,290 tonneaux.
— partis pour l'Uruguay, 19		3,954
	<hr/>	
Total. . . . . 55 navires	jaugeant	7,244 (1)

BUENOS-AYRES.

Nous n'avons pas le chiffre exact de la population de la République Argentine ; on l'évalue assez généralement à 200,000 âmes. Sur ce nombre on estime qu'il se trouve 15,000 à 20,000 Français, mais il est fort difficile de rien préciser à cet égard, car dans ces dernières années on a vu nos compatriotes s'agglomérer alternativement, tantôt sur la rive gauche, tantôt sur la rive droite, selon qu'ils y étaient poussés par les événements de la guerre. Cependant nos nationaux ont formé un établissement, pour la préparation des cuirs qu'ils préfèrent aux travaux de l'agriculture, à 3 kilomètres de Buenos-Ayres. Réunis par groupes ou par familles, originaires de la même vallée ou du même village, les Basques et les Béarnais y vivent à deux mille quatre cents lieues de leur pays natal comme ils vivaient chez eux.

---

(1) *La Plata*, par M. Tardy de Montravel, capitaine de frégate.

Les salaires qu'ils reçoivent (20 piastres ou 7 fr. par jour le simple journalier et depuis 20 jusqu'à 100 piastres ou de 7 à 35 fr. pour un ouvrier *saladeriste* selon son emploi) leur permettent, tout en ne se refusant rien, d'amasser un pécule avec lequel ils retournent généralement dans leur pays après quelques années d'exil.

M. de Montravel à qui nous empruntons ces détails, les fait suivre d'observations que nous croyons utile de reproduire textuellement :

« Si prenant en considération, d'un côté l'élévation des salaires et de l'autre la facilité d'existence que trouvent les travailleurs dans un pays où la viande leur est donnée à discrétion, on veut se rendre compte de ce que la population basque et béarnaise absorbe et économise chaque année, on s'arrête étonné du chiffre auquel on arrive. En supposant en effet que chaque travailleur ne soit occupé que 250 jours dans l'année et qu'il ne gagne en moyenne que 30 piastres à la journée, nous trouvons que nos Basques absorbent en salaires la somme énorme de 37,800,000 fr. qui, tout entière est dépensée sur les lieux en produits français ou envoyée en Europe. »

Chaque corps d'état, dit le même auteur, cordonnier, chapelier, tailleur, menuisier, charpentier, maçon, peintre en bâtiment, tourneur, etc., demande à la France des bras nouveaux tout aussi bien que l'agriculture et les diverses exploitations rurales.

Les différents blocus établis par la France devant Buenos-Ayres n'ont pas diminué le goût des habitants de cette ville pour nos produits. L'on peut estimer à 18 millions de francs environ la valeur de nos importations pendant la seule année de 1849, les *articles de Paris* y entrant pour les deux tiers environ. Soixante-six chargements de marchandises françaises ont trouvé, dans cette année, un placement immédiat et généralement avantageux, et si, dans les premiers mois de l'année 1850, les expéditions de nos

armateurs n'ont pas obtenu un résultat aussi heureux, il faut l'attribuer à la concurrence effrénée qu'elles se sont faite (1).

Nos soieries, notre lingerie, nos articles de fantaisie ou de mode, les produits de l'industrie parisienne, la parfumerie et la draperie forment la partie la plus importante du commerce français avec la République Argentine.

Après les *articles de Paris*, la branche la plus riche de notre commerce avec Buenos-Ayres est le vin. C'est celle qui emploie le plus de navires. Depuis dix ans la consommation de nos vins à décuplé. Avant 1840 on avait beaucoup de peine à placer quatre ou cinq chargements de vins de Bordeaux, de Provence ou de Languedoc, tandis que dans l'année 1849 on a vu près de quarante chargements de vin, trouver un placement immédiat et avantageux.

On évalue à 1,000 barriques par mois en temps ordinaire et à 12 ou 1,500 pendant le mois où les *saladeros* travaillent activement, la consommation de nos vins à Buenos-Ayres, les vins en caisse n'étant pas compris dans cette évaluation.

Les produits que Buenos-Ayres nous expédie sont principalement les laines, les cuirs et les cornes.

Le mouvement du port de Buenos-Ayres a été pendant l'année 1849 de :

801 navires de long cours, jaugeant. . . . .	162,716 tonneaux.
5,251 — de cabotage — . . . . .	86,120 —

Sur ce nombre nous comptons :

49 navires arrivés en France, venant de Buénos-Ayres, jaugeant	10,815 t.
64 navires partis de France, jaugeant. . . . .	13,709
113	24,524

---

(1) *La Plata*, par M. Tardy de Montravel.

Les échanges entre la France et la République Argentine, pendant cette même année, se divisent comme il suit :

Exportations de France. . . . .	18,081,594 fr.
Importations. . . . .	13,191,584
Total.	<u>31,272,778</u> (1)

Il est à remarquer que les valeurs réelles sont plutôt au-dessus qu'au dessous de celles que nous donnons, les déclarations en douane étant généralement réduites.

On est forcé de reconnaître, d'après ces renseignements puisés à des sources qui méritent toute confiance, que notre commerce dans cette contrée représente des intérêts considérables et n'attend qu'un peu de sécurité pour prendre un grand essor. Si la France est parvenue, malgré les circonstances les plus défavorables, à y introduire une population de ses nationaux dépassant le chiffre de 30,000 individus; si elle a réussi à y faire prévaloir ses goûts, ses habitudes, à quintupler dans dix ans la valeur de ses expéditions maritimes, ne sommes-nous pas en droit de dire qu'avec un service de paquebots établissant des relations régulières entre elle et les villes du Rio de la Plata, elle y conquerra pacifiquement une riche colonie que toutes les puissances maritimes lui envieront ?

---

(1) La Plata, par M. Tardy de Montravel.



## TABLE DES MATIÈRES.

---

	Pages.
Première note. . . . .	1
Durée des traversées. . . . .	35
Deuxième note. . . . .	35
Ligne de l'isthme de Panama , des Antilles et du golfe du Mexique. . .	36
La Martinique. . . . .	36
La Guayra. . . . .	37
Curaçao. . . . .	40
Sainte - Marthe. . . . .	41
Carthagène. . . . .	42
Chagres. . . . .	45
Embranchement des grandes Antilles et du Mexique. . . . .	46
La Guadeloupe. . . . .	46
Saint-Thomas. . . . .	47
Puerto-Rico. . . . .	53
Ile Saint-Domingue. . . . .	55
Santo-Domingo et Jacmel. . . . .	53
Ile de Cuba. . . . .	54
Santiago et la Havane. . . . .	54
Embranchement de la Nouvelle-Orléans. . . . .	59
Vera-Cruz. . . . .	59
Embranchement de la Guyane. . . . .	61
Trinidad (Port d'Espagne). . . . .	62
Ligne du Brésil avec prolongement sur Montevideo et Buenos-Ayres. .	63
Le Passage. . . . .	63
Lisbonne. . . . .	63
Gorée. . . . .	68
Fernambuco. . . . .	69
Bahia. . . . .	70
Rio Janeiro. . . . .	72
Rio de la Plata. . . . .	75
Montevideo. . . . .	75
Buenos-Ayres. . . . .	78