

Le Patriote Français.

JOURNAL COMMERCIAL, LITTÉRAIRE ET POLITIQUE.

BUREAU

du

JOURNAL,

Rue Perez Castellano, 162.

Le PATRIOTE paraît tous les jours, le lundi excepté. On souscrit au bureau du PATRIOTE ou on reçoit les annonces, lettres et avis depuis 10 heures du matin jusqu'à 4 heures du soir. Les lettres et paquets doivent être adressés FRANCO. ON INSÉRERA GRATIS LES AVIS DE MM. LES ABONNÉS.

HONNEUR ET PATRIE!

Almanach Français.

Jeudi 16 (1791). Siège et prise de Landrecies, par le général Schérer, contre les Autrichiens.

Il y a aujourd'hui QUARANTE UN MOIS, qu'Orbe doit entrer SOUS QUINZE JOURS, dans Montevideo.

MONTVIDEO.

15 juillet 1846.

Les lettres reçues par le bâtiment de guerre nord-américain BAINBRIDGE, arrivé aujourd'hui de Buenos Ayres, annoncent que Rosas persiste dans ses exigences, quant à la présidence LEGALE d'Orbe, et qu'il a été impossible d'arriver avec cet homme à l'arrangement, qu'on était en droit d'attendre, d'après des nouvelles répandues.

Nous l'avons dit mille fois, nous l'avons répété jusqu'à satiété, Rosas ne consentira à aucun arrangement qui n'ait pour base les conditions que lui-même a imposées. Il ne reculera nous l'avons toujours dit devant aucun des testaments antécédents consacrés, devant aucune des mesures odieuses qu'il a cru devoir opposer aux demandes les plus justement avancées par le droit international.

Le PATRIOTE a-t-il eu tort de s'élever le premier contre toute idée de conciliation possible avec l'homme qui ensanglante Buenos Ayres et ses provinces. — Le funeste précédent du TRAITE MACKAU, n'est-il point à cet égard un enseignement suffisant? Devrons-nous en dépit de leçons aussi palpables tomber dans les mêmes erreurs? Oublierons-nous, une fois encore que les Santa Anna du Mexique et Rosas sur cette rive se jouent avec un esprit d'impudeur, de tout ce que la politique peut leur opposer de persuasif et de fort.

Nous regrettons de nous voir dans la nécessité de faire entrevoir à nos compatriotes l'éloignement d'un terme à un tel état de choses, mais nous leur devons avant tout la vérité. Qu'il ne s'abusent point; ceux qui les premiers ont prononcé le mot de paix honteuse, l'ont fait peut-être sans conscience et avec un calcul détestable; ils n'ont cherché pour quelques heures qu'à fomentier les espérances du rétablissement de l'ordre et du retour de la paix, que pour rendre plus cruel l'éloignement d'une époque aussi désirée et qu'eux même écartent de tous leurs vœux.

Regardons bien autour de nous: ceux qui dans ces derniers jours ont colporté avec le plus d'ardeur, les bruits de paix flétrissante

pour notre pays, voulaient-ils sincèrement l'allègement de tout ce que nous souffrons. Non. Un état prospère et durable ne s'achète point aux prix de l'impolitesse et du deshonneur; et ceux qui spéculant sur nos fatigues faisaient circuler avec HARDIESSE les bruits d'un arrangement honteux, devront reconnaître aujourd'hui, dans leur misérable sphère, que les agents des Hautes-Puissances ont prouvé plus qu'ils n'avaient tous le sentiment de la dignité, de la hauteur, des pouvoirs illimités que leur ont été confiés à tant de titres.

Aujourd'hui a mouillé sur cette rade le vapeur de commerce anglais LEBON, chargé de charbon de pierre, venant de Liverpool.

M. Hood est attendu ici d'un moment à l'autre.

La corvette de charge française PROSERPINE est partie ce matin pour Rio Janeiro et pour France: à son bord vont MM. le contre-amiral Tréhouart et le général Pacheco y Obes.

Le 9, le trop célèbre M. Brent a pris ses passeports: M. Harris, consul général du Nord Amérique, est appelé à le remplacer dignement dans ces fonctions et a déjà été reconnu dans son caractère.

Comme à Buenos Ayres la paix paraît quelque peu probable, l'once d'or de 320 piastres, il y a quinze jours, est aujourd'hui à 442. A quel chiffre arrivera le change pour peu que ces bruits prennent de consistance?

Les lettres les plus récentes de San Salvador, annoncent que jusqu'au Durazno la campagne est entièrement libre de la présence de forces ennemies.

Les fêtes de jullels ont été suspendues; assure-t-on, par ordre supérieur.

FRANCE.

PROJET D'ETABLISSEMENT D'UN SERVICE DE CORRESPONDANCE TRANSATLANTIQUE.

Le journal La Presse annonce que MM. Delahante, Boghett et comp. ont remis à M. le ministre secrétaire d'état au département des finances, la demande de la concession directe, ayant une durée de 46 ans et 324 jours.

D'un service de correspondance transatlantique.

Qu'ils proposent d'établir au moyen de bateaux à vapeurs de grande vitesse.

Les départs auraient lieu deux fois par mois, des quatre grands ports de France, dans l'ordre suivant:

LE HAVRE: A New York.
NANTES: A Madère, les Antilles (petites et grandes) et la Côte Ferme espagnole, depuis St. Marthe jusqu'à Chagres (isthme de Panama).

BORDEAUX: Aux Açores, la Havane, New Orléans, Galveston (Texas) et le Mexique.

MARSEILLE: Les îles Canaries, les îles du Cap Vert, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Ste Catherine, Rio Grande, du Sud et la Plata (Montevideo et Buenos Aires).

A l'aller comme au retour.

Le bateau du Havre à New York ferait escale à Portsmouth ou à l'île de Wight (Angleterre);

Le bateau de Nantes, à Vigo et à LISBONNE;

Le bateau de Bordeaux, à la Corogne et à LISBONNE.

Le bateau de Marseille, à Barcelone, Mahon, la côte nord d'Afrique, Cadix et LISBONNE.

Les trois lignes de Nantes, Bordeaux et Marseille, aboutissant à LISBONNE, les bateaux partis de ces ports y échangent, entre eux, les correspondances et passagers qu'ils transportaient à leurs destinations transatlantiques respectives. En même temps, ils recevraient du Havre les passagers et les correspondances par

Un bateau secondaire, qui, partant de ce dernier port, aurait fait escale à Portsmouth ou à l'île de Wight (Angleterre), à Vigo, à LISBONNE, et irait ensuite jusqu'à Cadix.

Une ligne secondaire serait également établie à Gorée sur la côte occidentale d'Afrique. Le bateau destiné à cette ligne se trouverait au Cap Vert au passage du bateau allant au Brésil, et recevrait de lui les correspondances et passagers pour Gorée, Maranhão (Brésil), les Guianes française, hollandaise, anglaise, la Trinidad et Lagunayth, d'où il retournerait à son port d'armement en passant par la Martinique et la Guadeloupe.

Il résulterait de cette combinaison que, deux fois par mois, la France, l'Angleterre, l'Espagne, le Portugal, et, par correspondance, la Hollande, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, seraient mis en communication rapide, aller et retour, avec les destinations suivantes:

ETATS UNIS: New York, la Nouvelle Orléans, Galveston.

MEXIQUE: Tampico, Vera Cruz.

GRANDES ANTILLES: Porto Rico, Haïti, Cuba, Jamaïque.

PETITES ANTILLES: Martinique, Dominique, Guadeloupe, St Thomas.

ANTILLES DU SUD: La Trinidad.

LES GUIANES: Cayenne, Surinam, Démorari.

CÔTE FERME ESPAGNOLE: La Gubira, Ste Marthe, Carthagène.

NOUVELLE GRENADE ET MERS DU SUD: Chagres, isthme de Panama.

BRESIL: Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Ste Catherine, Rio Grande, Maranhão.

LA PLATA: Montevideo, Buenos Ayres.

CÔTE D'AFRIQUE: Alger, Oran, Sénégal, Gorée.

MAROC: Tanger.

ESPAÑE : Barcelone, Mahon, Cadix, La Corogne, Vigo.

PORTUGAL : Lisbonne.

ANGLETERRE : Portsmouth ou Pile de Wight.

ILES D'EUROPE : Les Açores.

ILES D'AFRIQUE : Madère, les Canaries, Cap Vert. Soit : 46 points différens.

L'établissement de cette correspondance exigerait un capital de 50 millions, dont le reliquat, après construction et armement des bateaux à vapeur, serait employé aux achats de charbon et autres dépenses accessoires.

Le nombre des bateaux serait de 26, dont :

4 de 600 chevaux sur New York;
15 de 450 — sur les trois grandes lignes du Sud;
3 de 320 — du Havre sur Lisbonne et Cadix.
4 de 160 — de Gorée sur la côte nord du Brésil, les Guianes et L'Equateur.

Ces quatre derniers bateaux n'allaient jamais au delà du 16e degré de latitude nord, et faisant les trois quarts du trajet avec vent en poupe, seraient à voile et à vapeur.

MM. Delahante et Bogheft établisent ainsi les dépenses de leurs bateaux :

Finie d'exploitation, tels que ceux des équipages, achats de charbons, droits de port, agences, etc. :

20 pour cent sur le prix de revient de chaque bateau, évaluant à ce chiffre les assurances, l'entretien de la coque, des machines, des chaudières, du gréement, et les réparations en cas d'avaries;

1 pour cent du capital, destiné à l'amortissement de ce capital par un tirage au sort.

Les recettes du service transatlantique se composent ainsi :

1° Le prix des places des voyageurs, dont le tarif sera laissé à la fixation de la compagnie, excepté ce qui concerne les passagers civils et militaires du gouvernement dont le prix serait la matière d'un tarif à intervenir;

2° Le port des lettres et journaux du commerce et des dépêches du gouvernement, d'après un tarif qui serait fixé par la loi de concession ou par ordonnance royale;

3° Le fret des marchandises de grande valeur et des métaux précieux. La compagnie, pour ne pas rendre sa concurrence onéreuse à la marine à voiles, consentirait à ne prendre des marchandises qu'à un fret qui ne serait pas moindre que 100 francs par tonne, excepté sur la ligne secondaire de Gorée, où les navires à voiles ne se trouvent que rarement en concurrence avec elle.

Les recettes et dépenses étant établies à la fin de chaque année, si le compte se balancait en perte, ou bien en un bénéfice qui ne serait pas suffisant pour servir aux actionnaires un intérêt de trois pour cent, l'Etat serait tenu de parfaire le déficit jusqu'à concurrence de cet intérêt.

Lorsque le solde en bénéfice excéderait un intérêt de dix pour cent, du capital de la société, les sommes au-dessus de cet intérêt seraient partagées par moitié entre l'Etat et la Compagnie.

Le mode de constitution d'un service de correspondance transatlantique est le même que le gouvernement a adopté, lorsqu'il a été question d'établir des lignes de fer. Alors on opérait sur l'inconnu en matière de chemins de fer, comme aujourd'hui, on opère sur l'inconnu en matière de correspondance transatlantique. Dans une telle situation, il est impossible de préciser un chiffre de subvention, sans le fixer ou trop haut ou trop bas.

Dans le premier cas, l'intérêt du Trésor n'aurait pas été sauvegardé.

Dans le second cas la compagnie serait obligée de liquider, et la France alors serait, peut-être pour toujours, privée du plus puissant agent qu'elle puisse avoir pour le développement de son commerce maritime, et la loi de 1840, comme celle qui autoriserait le nouveau service, resteraient sans exécution. Il est évident que l'Etat, pour éviter un semblable résultat, ajouterait à la somme de subvention qu'il aurait primitivement fixée.

La proposition de la Compagnie donnerait à la France un service de correspondance transatlantique que ne mettrait pas deux villes, deux points, mais deux continents en

tiers, en relations, pour ainsi dire, continues; elle amalgamait, entre eux, les intérêts de tous les peuples civilisés d'Europe et d'Amérique; elle créerait, pour l'avenir, des obstacles aux luttes internationales; elle rendrait même possible la participation des gouvernements étrangers aux sacrifices que ferait le Trésor français, s'il y avait un sacrifice à faire, car tant de sources de recettes jailliraient de la combinaison que propose la Compagnie, qu'il est probable qu'elles couvriraient bientôt les dépenses et même, plus tard, solderaient en bénéfice.

Est-il à penser que dans ces conditions, la France puisse ne pas être dotée d'un service de correspondance transatlantique qui, en navigation par la vapeur, la placerait au premier rang des puissances maritimes, et qui en même temps, en marine à voiles par les 100,000 tonnes de charbon que la Compagnie exporterait annuellement pour ses dépôts transatlantiques, ajouterait un si puissant élément de fret aux ressources actuelles de notre navigation réservée.

Compagnie Delahante et Bogheft. — La lettre suivante, datée du Havre 1er mars, donne les détails suivants sur l'établissement des paquebots transatlantiques.

« Depuis 1840, la France, toujours distancée par l'Angleterre, dans la voie des progrès maritimes et industriels, réclamait à grands cris les lignes transatlantiques. La loi, dont M. de Salvandy fut le rapporteur, était votée; après une solennelle discussion, et les grands paquebots, dont elle avait décrété la construction, n'étaient pas encore achevés dans nos ports, que déjà l'œuvre des pouvoirs législatifs était arrivée à un avortement complet. La question n'était pas suffisamment mûrie, et on est presque tenté aujourd'hui de se féliciter d'un ajournement qui nous permet de profiter de l'expérience coûteuse de nos voisins, et qui d'ailleurs a fait, à notre marine de guerre, le magnifique cadeau d'une puissante flotte à vapeur, qu'elle n'aurait jamais obtenue d'un vote spécial des chambres.

« Après avoir comploté, pendant quatre ans, la question des lignes transatlantiques se représente et plus actuelle que jamais. L'Europe se couvre de lignes de chemins de fer qui, avant 20 ans, auront centuplé les relations de peuple à peuple, et donné aux rapports politiques et commerciaux, une activité inouïe; il fallait bien que les communications maritimes suivissent le mouvement ascensionnel, et, dès l'année dernière, le ministre des finances présentait aux Chambres un nouveau projet, demandant un vote de confiance et l'autorisation de traiter avec les compagnies qui se présenteraient pour établir des lignes transatlantiques, avec l'appui financier du trésor. Ce projet de loi, vicieux dans sa conception, parce qu'il engageait gravement la responsabilité ministérielle, et qui n'offrait aucune garantie solide pour la satisfaction des intérêts de nos grands ports de commerce, fut renvoyé le fond en comble par la commission qui revint purement et simplement aux errements de la loi de 1840, quant à la répartition des lignes transatlantiques.

« Ainsi donc, nous tournons, depuis six ans, dans un cercle vicieux, et la solution d'une question vitale pour la France, mais placée sur le terrain des rivalités de clocher, semblait indéfiniment ajournée, lorsque vous avez eu l'idée lumineuse de désigner Lisbonne comme point de convergence des lignes transatlantiques. Cette idée est tellement simple et naturelle que l'on s'étonne, maintenant qu'elle est entrée dans l'esprit de tous, qu'elle ne se soit pas présentée tout d'abord, à l'origine de la question; mais l'esprit humain est ainsi fait, que rarement l'idée simple et logique est connue la première et que ce n'est qu'après avoir parcouru une série de combinaisons fausses et incomplètes qu'il arrive à la seule qui soit bonne et viable.

(La suite au prochain numéro)

MOUVEMENT DU PORT.

ARRIVAGES

Entrées du 15.

Santos, golette sarde *Venus*, consignée à Zumaran

et Tre-serra, avec farine, farine, haricots, bois à brûler sucre, pommes de terre, charbon, yerba.

Goul-guaichú goelette nationale *Inglezita*, consignée à Lassopa, avec cuirs et graisse.

Liverpool, bateau à vapeur marchand anglais *Flecha* à Nicholson Gre. n et comp., avec charbon de pierre.

Avis Divers.

Graisse de porc, première qualité 180 la livre, idem à 120 id., idem de vache première qualité 120 id. Chez Moreau, rue du 25 Aout n. 165.

Avis aux créanciers

RETARDAIRES DE LA 2^{me} LEGION DE G. N.

L'avis inséré dans votre journal, fixant le 1er juillet comme dernier terme pour la présentation des créances à liquider par suite des comptes présentés par le sous-signe au gouvernement, a donné lieu à une fausse interprétation de la part de quelques légionnaires créanciers de celui-ci, pour travaux et fournitures faites directement par eux.

Le sous-signe blâmant l'absence du paiement de ces créances dont les titres lui ont été remis et non de ceux encore à remettre et qui sont restés entre les mains des légionnaires.

Cependant, ceux qui présenteront leurs titres arriérés de créances, contre le gouvernement ou la légion, d'ici au 15 courant, seront compris dans les comptes que le sous-signe doit présenter à cette époque, pour faire la liquidation.

En conséquence, les documents justificatifs seront reçus au secrétariat, jusqu'au jour indiqué, contre un récépissé constatant les pièces remises et la valeur de chacune d'elles.

Montevideo, 29 juin 1846.

THIEBAUT.

A vendre.

Un magasin avec 2 glaces, rue 25 du Mai n° 92. Pour traiter s'adresser au dit magasin.

A vendre.

Deux douzaines Chaises fines esterilla, peu usées. S'adresser à la Baraca, rue de Buenos Aires n. 129.

El Mercantil.

DEDIE AU COMMERCE.

Ce journal paraît tous les jours à 5 heures du soir, les dimanches et jours de fêtes exceptés. Avant l'heure indiquée et vers le milieu du jour on recevra un supplément contenant les entrées et sorties avec indications des ports chargements, et des consignataires.

L'abonnement est d'un patacon par mois; les avis seront insérés gratis pour les souscripteurs.

Les suppléments paraîtront même les jours fériés.

Chambres Garnies.

A LOUER.

Rue des Missions, (Mole) n° 65.

Le Propriétaire-Gérant Jh. REYNAUD

Imprimerie du PATRIOTE FRANÇAIS.