

Suisse. Les plus importants ports de commerce des côtes françaises sont, sur l'Atlantique et sur les fleuves qui vont s'y jeter, Le Havre, Rouen, Nantes, Bordeaux; — sur la Méditerranée, Marseille, Cette.

Le commerce des États-Unis est, avec celui de l'Angleterre et de la France, le plus étendu du globe, et c'est par le grand port de New-York qu'il s'exerce principalement, ensuite par ceux de la Nouvelle-Orléans, de Boston, de Baltimore, de Philadelphie, de Charleston, de San-Francisco. Les exportations s'élèvent (valeur de 1850-1851) à 4 468 000 000 de francs, et les importations à 4 457 000 000. Le principal article d'exportation est le coton brut, qui est dirigé particulièrement sur l'Angleterre, la France et l'Allemagne; on remarque ensuite la farine de froment, de maïs, le tabac, le riz, les produits de la pêche, les bois, l'or de la Californie. Les principaux objets d'importation sont les cotons, les lainages, la toile, la coutellerie, la poterie d'Angleterre; les soieries et les vins de France et d'Espagne; le thé; les toiles et lainages d'Allemagne, les épices, etc.

La Belgique a un commerce très-étendu: ses exportations s'élèvent à 460 000 000, et ses importations à 450 000 000; elle n'a que deux ports principaux: Anvers et Ostende. Elle exporte des toiles de lin et de chanvre, des draps, des dentelles et des tulles, du lin, des graines oléagineuses, du charbon de terre, du houblon, du sucre raffiné, des marbres, des chevaux, du bétail, des armes et munitions de guerre, des ouvrages en fer, du zinc, de la verrerie, des peaux. Elle importe des étoffes de laine et de soie, des cotons imprimés, du café, du sucre, du coton, des graines, des métaux, des machines, des bois, des huiles, des fruits, des vins, des eaux-de-vie. Elle envoie à la France beaucoup plus de marchandises qu'elle n'en reçoit, et c'est avec elle que son commerce *spécial*, c'est-à-dire celui des objets destinés à la consommation, est le plus considérable.

La Hollande a un commerce maritime très-animé: ses principaux ports sont Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Flessingue. Elle exporte du beurre, du fromage, des poissons conservés, de la garance, du pastel, des graines oléagineuses, des filasses de lin et de chanvre, de la toile, du genièvre; elle importe le sucre et les autres denrées coloniales, le coton, le vin, l'eau-de-vie, la laine, les graines, le bois, les résines, etc. Elle revend une grande partie de ces marchandises; et le commerce de *commission* y est très-étendu.

L'Allemagne est, comme nous avons vu, en grande partie renfermée dans une association commerciale nommée *zollverein*, union douanière, à la tête de laquelle est la Prusse. Hambourg, Lübeck, Brême, sont les principaux ports de l'Allemagne intérieure; ceux de la Prusse sont Dantzick, Königsberg, Stralsund, Stettin; ceux de

l'Autriche, Trieste et Venise; mais la plus grande partie du commerce se fait par la voie de terre. Ces divers pays exportent des laines, des bois, des fils de chanvre et de lin, des toiles, des peaux, de la houille, des métaux, des ouvrages en fer, en acier, etc., des graines oléagineuses, des céréales, du riz de la Lombardie, des vins du Rhin et de Hongrie, des bestiaux; de l'horlogerie en bois, de la bimbeloterie, de la mercerie, des livres, des instruments aratoires, du houblon, des eaux minérales, des jouets d'enfants, de la potasse. Ils importent des denrées coloniales, des cotons bruts et filés, des vins de France, de la soie, des bois de teinture, des fruits du midi, de l'huile, des articles de Paris, etc.

La Suisse exporte des bois, des peaux, des bestiaux, des fromages, du beurre, de l'horlogerie, des soieries, des tissus de coton, des chapeaux de paille. Elle importe des vins, des eaux-de-vie, des denrées coloniales, de l'huile, des tissus de laine, etc.

Le commerce de la Russie, malgré l'immense étendue de cet empire, n'offre qu'environ 300 000 000 de francs d'exportation et un peu moins d'importation; le principal commerce se fait par la Baltique, où se trouvent les grands ports de Saint-Petersbourg et de Riga. Sur la mer Noire, est le port d'Odessa; sur la mer Caspienne, celui d'Astrakhan; sur la mer Blanche, celui d'Arkhangel. On exporte de Russie des grains, du chanvre, des graines de lin et de chanvre, du fer, du cuivre, de l'or, des peaux, des fourrures, des cuirs, de la laine, du suif, de la toile, des bois de construction, de la potasse. On y importe du coton, des tissus teints, du sucre, du café, des tissus de soie et de coton, des tissus de laine, des vins. Une grande partie des opérations commerciales de cet empire se traitent dans les foires, dont plusieurs attirent un nombre énorme d'étrangers: la principale est celle de Nijnii-Novgorod.

La monarchie Scandinave exporte du fer, du cuivre, des bois de construction, du goudron, du poisson. Elle importe du coton, des cotonnades, de la laine, des lainages, des denrées coloniales, des vins, etc. Stockholm et Gothembourg, en Suède; Christiania et Bergen, en Norvège, sont les principaux ports de la monarchie.

Le Danemark exporte ses produits agricoles, de la bière, des esprits, des bœufs, des chevaux, des peaux, du poisson, des plumes d'eider, etc. Il importe des produits manufacturés, des vins, du fer, de l'huile, des fruits, des bois. Copenhague et Altona en sont les principaux ports.

L'Espagne n'exporte guère que les produits de son sol, le vin, l'eau-de-vie, les fruits, l'huile, les grains, la laine, la soie grège, le plomb, le mercure, le liège; les importations y consistent en pro-

duits coloniaux, poissons salés, beurre, fromage, tissus de coton et de laine, quincaillerie, coutellerie, verrerie, poterie, bois de construction. Les principaux ports de commerce sont Cadix, Barcelone, Carthagène, Alicante, Bilbao, La Corogne.

Le commerce maritime du Portugal est assez actif, mais presque tout entre les mains des Anglais. Les deux principaux ports de commerce sont Lisbonne et Porto. Les exportations consistent en vins, citrons, oranges, figues et autres fruits, sel, huile, sumac, liège, laine; et les importations, en céréales, salaisons, beurre, fromages, œufs, chevaux, mulets, métaux, bois, tissus, quincaillerie.

L'Italie était la plus commerçante nation maritime avant la découverte de l'Amérique et du cap de Bonne Espérance; Venise et Gènes étaient les premiers ports de l'Europe; ce sont encore aujourd'hui deux des principaux ports de l'Italie; les autres sont Livourne, Naples, Palerme, Messine, Ancône, Nice, Civita-Vecchia. Les exportations consistent en soie, laine, miel, huile, chapeaux de paille, pâtes, fromages dits *parmesans*, fruits, riz, marbres, soufre. Les importations sont principalement les denrées coloniales, les tissus de laine, de lin et de coton, la quincaillerie, les poissons séchés et salés.

La Turquie est admirablement placée pour les relations commerciales, mais elle n'a pas un commerce aussi animé que sa position géographique le permettrait; elle exporte de la laine, du duvet de chèvre, le bétail du bassin du Danube, des peaux, du froment, de la soie, du coton, du tabac, des fruits, de la noix de galle, le sésame, l'opium, la térébenthine, les tapis, les soieries, les cotons, les crins, et les marchandises qui, d'Arabie, de Perse, des Indes et de la Chine, sont dirigées sur l'Europe. Elle importe de l'Occident des toiles peintes et imprimées, des denrées coloniales, de la coutellerie, de la quincaillerie, de la papeterie. Ses ports les plus commerçants sont, en Europe, Constantinople, Salonique, Galatz, Brahilov; en Asie, Smyrne, Beyrouth. Si l'on ajoute les États tributaires de la Turquie, on peut encore nommer les ports d'Alexandrie, de Rosette, de Damiette, en Égypte. On désigne généralement les ports ottomans sous le nom d'*Echelles du Levant*.

Le commerce maritime de la Grèce est assez animé; cette petite nation a de bons marins et des ports nombreux, dont les principaux sont Athènes, Syra, Nauplie, Corinthe, Patras. Ses exportations sont des fruits (surtout les raisins de Corinthe), des grains, de la laine, de la soie, des éponges, du fromage; l'Occident lui fournit des peaux tannées, du sucre raffiné, du café, des verreries, des livres, des tissus de laine et de soie.

L'Inde est le pays le plus commerçant de l'Asie: elle exporte de

l'opium, du coton; des tissus de coton, des châles, de la cannelle, du café, de l'ivoire, du poivre, de la soie, du sucre, de la gomme laque, de l'indigo, du riz, des peaux, etc. Elle tire de l'Europe des vêtements, des armes et des munitions, des vins, des liqueurs, des tissus de coton, de la verrerie, de la quincaillerie et de la coutellerie, des métaux, des toiles, des machines, des soieries, du papier, des articles de librairie, etc. Les grands ports anglais de l'Inde sont Calcutta, Madras, Bombay, Surate; le principal port français est Pondichéry, et le principal port portugais, la Nouvelle-Goa.

La Chine a peu de commerce à l'extérieur, parce qu'elle peut seule suffire à sa consommation et à tous les besoins de ses habitants. Elle n'a eu longtemps qu'un port unique ouvert aux étrangers, celui de Canton; aujourd'hui il y en a quatre autres: Émouy, Fou-tcheou, Ning-pho et Chang-haï. Il n'y a que deux grands articles d'exportation: le thé et la soie. On remarque ensuite les soieries, le sucre, les nankins, les ouvrages en laque, en ivoire, en écaille, la rhubarbe, le musc, la porcelaine. Les principales importations sont l'opium, le coton et les tissus de coton, les draps, les métaux travaillés, les nids de salangane, les holothuries, les fourrures, l'horlogerie. Hong-kong, aux Anglais, et Macao, aux Portugais, sont deux ports très-fréquentés.

Les autres ports les plus commerçants de l'Asie sont: Mascate, Moka, Djeddah (port de la Mecque), en Arabie; — Aboucher, en Perse; Rangoun, Bangkok, Singapour (aux Anglais), dans l'Indo-Chine; — Nagasaki, l'unique port du Japon qui soit ouvert aux Chinois et aux Hollandais (les seuls étrangers admis dans cet empire); — Okhotsk et Saint-Pierre-et-Saint-Paul, dans la Sibirie.

Ceux de l'Océanie sont: Manille (aux Espagnols), Batavia et Rio (aux Hollandais), dans la Malaisie; — Sydney et Melbourne aux Anglais, dans l'Australie; Honoloulou, capitale des îles Sandwich, dans la Polynésie.

Dans l'Amérique du nord, outre les ports des États-Unis, il faut remarquer: Québec, Halifax, dans la Nouvelle-Bretagne, vaste possession anglaise, où l'un des principaux commerces est celui des fourrures, entrepris surtout par la puissante compagnie de la *Baie-d'Hudson*; — La Vera-Cruz, Acapulco, Mazatlan, au Mexique; — les deux San-Juan et Realejo, dans l'Amérique centrale.

Dans l'Amérique méridionale, on voit: Carthagène, Chagrès, Panama, dans la Nouvelle-Grenade; — Guayaquil, dans la république de l'Équateur; — La Guayra (port de Caracas), Cumana et Angostura, dans le Venezuela; — Georgetown (aux Anglais), Paramaribo (aux Hollandais) et Cayenne (aux Français), dans les

Guyanes; — Para, Bahia, Rio-de-Janeiro, dans le Brésil; — Montevideo, dans l'Uruguay; — Buenos-Ayres, dans la république de la Plata; — Valparaiso, Coquimbo, dans le Chili; — Arica, Callao (port de Lima), dans le Pérou.

Dans les Antilles, on distingue : La Havane, aux Espagnols, dans l'île de Cuba; — Port-au-Prince, Le Cap et Saint-Domingue, dans l'île d'Haïti; — la Pointe-à-Pitre (aux Français), dans la Guadeloupe, — Fort-de-France et Saint-Pierre (aux Français), dans la Martinique; — Bridgetown (aux Anglais), dans la Barbade; — Saint-Thomas (aux Danois), dans l'île du même nom.

En Afrique, outre les ports d'Égypte, on peut citer : Tripoli, Tunis, dans les États du même nom; — Bone, Alger, Oran, dans l'Algérie; — Ceuta (aux Espagnols, Tanger, Mogador, dans le Maroc; — Saint-Louis et Gorée (aux Français), dans la Sénégambie; — Freetown et Cap-Corse (aux Anglais); dans la Guinée supérieure; — Saint-Paul de Loanda et Saint-Philippe de Benguela (aux Portugais), dans la Guinée inférieure; — Funchal (aux Portugais), dans l'île Madère; — Santa-Cruz (aux Espagnols), dans les Canaries; — Jamestown (aux Anglais), dans l'île Sainte-Hélène; — Le Cap (aux Anglais), dans la colonie du même nom; — Mozambique (aux Portugais), dans la capitainerie du même nom; — Zanzibar dans l'île du même nom; — Port-Louis ou Port-Nord-Ouest (aux Anglais), dans l'île Maurice; — Saint-Denis (aux Français), dans l'île de la Réunion.

Lignes principales de navigation; distance; durée du trajet¹.

La durée du trajet d'un point à un autre par mer peut très-difficilement être indiquée, parce que la marche des navires est considérablement modifiée par les vents, les courants, les calmes et diverses autres circonstances. On peut cependant l'évaluer approximativement, en connaissant la distance, et en remarquant la vitesse moyenne des bâtiments. On estime la marche des navires au moyen des *nœuds* dont est marquée la corde ou la *ligne du lock*, c'est-à-dire d'un triangle de bois lesté en plomb, qui est censé rester vertical et stationnaire dans la mer, pendant que le bâtiment continue sa route. Un intervalle de deux nœuds est de 47 pieds ou 15^m,26. Cent vingt nœuds font un mille marin ou géographique, équivalent à 1^{kil},8. En sachant combien de nœuds on file dans une demi-minute, c'est-à-dire dans la cent-vingtième partie d'une heure, on sait combien de milles on parcourt dans une heure. S'il passe, par exemple, cinq nœuds pendant une demi-minute, on fait cinq milles à l'heure. Terme

1. Voyez aussi les lignes de navigation, dans la description des mers, p. 60 et suiv.

moyen, on peut évaluer à sept nœuds la marche d'un navire ordinaire. Comme, par des causes diverses, on ne va pas toujours, à beaucoup près, en ligne droite, il faut augmenter au moins d'un quart les distances directes que nous allons donner, et, en les divisant par 7, on aurait, avec une certaine approximation, la durée des traversées dans un bâtiment à voiles de marche moyenne. Quant aux bâtiments à vapeur, ils vont à peu près directement, et l'on peut évaluer leur marche à neuf nœuds, terme moyen.

Communication des ports de France entre eux

	Milles géogr. (de 60 au degré).
Du Havre à Dunkerque.....	438
Du Havre à Boulogne.....	92
Du Havre à Cherbourg.....	63
De Cherbourg à Morlaix.....	105
Du Havre à Brest.....	230
Du Havre à Nantes.....	380
Du Havre à Bordeaux.....	500
De Brest à Lorient.....	90
De Lorient à Bordeaux.....	210
Du Havre à Marseille.....	1920
De Cette à Marseille.....	78
De Marseille à Toulon.....	40
De Toulon à Ajaccio.....	150

Entre la France et les îles Britanniques :

De Calais à Douvres.....	48
De Boulogne à Folkstone.....	26
De Dieppe à Brighton.....	68
Du Havre à Southampton.....	400
De Dunkerque à Londres.....	400
De Brest à Cork.....	260
Du Havre à Liverpool.....	530

Entre la France et les États baignés par la mer du Nord et la Baltique :

Du Havre à Ostende.....	160
Du Havre à Flessingue.....	190
Du Havre à Rotterdam.....	235
Du Havre à Amsterdam.....	340

Du Havre à Copenhague.....	800
Du Havre à Saint-Petersbourg.....	1500
Du Havre à Stockholm.....	1160
Du Havre à Dantzick.....	1070

Entre la France et la péninsule Hispanique :

De Marseille à Barcelone.....	180
De Marseille à Gibraltar.....	680
De Marseille à Cadix.....	750
De Brest à la Corogne.....	350
Du Havre à Lisbonne.....	900
De Nantes à Gijon.....	290

Entre la France et l'Italie :

De Marseille à Nice.....	440
De Marseille à Gènes.....	490
De Marseille à Livourne.....	220
De Marseille à Civita-Vecchia.....	300
De Marseille à Naples.....	430
De Marseille à Malte.....	650

Entre la France et le Levant :

De Marseille à Athènes ou à Syra.....	4200
De Marseille à Constantinople.....	4500
De Marseille à Smyrne.....	4360
De Marseille à Beyrouth.....	4700
De Marseille à Alexandrie.....	4500

Entre la France et l'Algérie :

De Marseille ou Toulon à Alger.....	406
De Marseille à Oran.....	530
De Port-Vendres à Alger.....	350
De Toulon à Philippeville.....	375
De Toulon à Bone.....	380

Entre la France et l'Amérique :

Du Havre à New-York.....	3100
Du Havre à la Nouvelle-Orléans.....	4600
Du Havre à la Guadeloupe.....	3600
Du Havre à la Guayra.....	4100

Du Havre à Rio-de-Janeiro.....	5000
Du Havre à Buenos-Ayres.....	6100
Du Havre au cap Horn.....	7300
Du Havre à Valparaiso.....	8900
Du Havre à San-Francisco par le cap Horn.....	13 800
Du Havre à Chagrès.....	4800

Entre la France et les côtes d'Afrique sur l'Atlantique et l'Océan Indien :

Du Havre à Saint-Louis.....	2100
Du Havre au Cap.....	5900
Du Havre à l'île Bourbon.....	8000

Entre la France et l'Asie méridionale :

Du Havre à Bombay.....	40 700
Du Havre à Pondichéry.....	40 700
Du Havre à Calcutta.....	41 400
Du Havre à Canton.....	43 000

Entre la France et l'Océanie :

Du Havre à Batavia.....	41 200
Du Havre à Manille.....	43 000
Du Havre aux îles Marquises par le cap Horn.....	42 000
Du Havre aux îles Marquises par le cap de Bonne-Espérance.....	47 000
Du Havre aux îles Marquises par l'isthme de Panama.....	8 700
Du Havre à Taïti par le cap Horn.....	41 800
Du Havre à Taïti, par le cap de Bonne-Espérance.....	46 200

GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ET POLITIQUE DE LA FRANCE.

LXVI.

§ 1. Limites, côtes, montagnes.

Limites générales, division de la France en versants et en bassins; latitudes et longitudes extrêmes; étendue.

La France est dans la partie occidentale de la région moyenne de l'Europe, et s'étend (sans la Corse) du 42° au 51° degré de latitude N.,