

*Prix de divers articles à Philadelphie, le  
15 mai 1767 et le 15 mai 1790.*

	15 mai 1767.	15 mai 1790.
Farine, par baril ou quintal, . . . . .	schell. den. 16 6	schell. den. 34 6
Tabac, . . . . .	15 à 30 6	16 à 60
Riz, . . . . .	17	22
Bled, boisseau, . .	6	13
Graine de lin, . . .	6	4 6
Bœuf, baril, . . .	55	45 à 60
Porc, . . . . .	75	55 à 67
Poix, . . . . .	16	22 6
Gaudron, . . . . .	12	13 6
Sucre raffiné, quint.	50	57 à 70
Pain pour navires, quintal, . . . . .	16 6	26

Vous observerez deux articles qui, dans cette table comparée, ont seuls diminué de prix, la graine de lin et le bœuf salé. La diminution est due à l'immense culture du lin, et aux salaisons qui s'entreprennent maintenant par-tout.

## LETTRE XLV.

*Sur le Commerce des Américains aux Indes orientales, et en général sur leur navigation.*

C'EST dans ce commerce, mon cher ami, que vous voyez se développer davantage l'esprit entreprenant des Américains. L'espoir d'économiser sur les marchandises des Indes orientales, qu'ils tiroient ci-devant par la voie de l'Angleterre, a été leur premier mobile; et cette économie est immense, si vous en jugez par la grande consommation que les Américains font de thé, et par la cherté de cet article en Angleterre. En 1761 les colonies anglo-américaines firent à la Grande-Bretagne une remise, en piastres, de 85,000 L. sterlings, uniquement pour le thé; et depuis, la consommation a triplé.

Mais un autre motif qui a porté tant de vaisseaux américains dans les mers de la Chine et du Bengale, a été le dessein d'inonder de marchandises de l'Inde, l'Amérique méridionale, les îles espagnoles (1), celles des autres

(1) L'Espagne, par son règlement de 1778, a ouvert



nations, et en général, tous les états européens, et d'y emporter la préférence par le bon marché. Ce projet n'est pas sans fondement. La nature des choses appelle les Américains à être les premiers *voituriers marins* de tout l'univers. Ils construisent les vaisseaux à deux tiers de moins que les Européens; ils naviguent avec moins de matelots, avec moins de frais (1), quoiqu'ils nour-

vingt-quatre ports pour le commerce avec ses colonies, excepté avec le Mexique; mais quoiqu'elle ait beaucoup diminué des anciennes entraves, elle en a laissé subsister assez pour inviter à la contrebande, en excluant, par exemple, les vins, huiles, eaux-de-vie, bas de soie, cotonnades, etc., de l'étranger; articles recherchés par les colons. — Or, c'est aux Américains qu'il convient de les approvisionner de ces articles.

(2) Voici le détail des frais d'embarcation d'un navire, expédié de Boston en 1786.

*Armement d'un brigantin de Boston, du port de 150 tonneaux.*

	piast.	liv. tourn.
Le capitaine, à 4 pounds par mois, . . .	13 $\frac{1}{2}$	70
Il jouit du privilège de 5 pour cent sur la vente de la cargaison, de 2 $\frac{1}{2}$ pour cent sur l'achat du second fret.		
De 5 pour cent de privilège à bord, c'est-à-dire, sur cent boucauts de tabac, il peut en avoir à lui cinq.		

rissent bien leurs matelots; ils naviguent avec plus de sûreté, plus de propreté, plus d'intelligence, parce que l'esprit d'égalité qui

	piast.	liv. tourn.
<i>Ci-contre</i> . . . . .	13 $\frac{1}{2}$	70
Le lieutenant a, par mois, . . . . .	9	47 5 s.
il est nourri à la table du capitaine, a 3 pour cent de privilège dans la cargaison, c'est-à-dire, sur cent cinquante boucauts, il peut en embarquer quatre.		
Un jeune mousse, servant de cuisinier, a, par mois, . . . . .	3	15 15
Six matelots, à 7 piastres par mois chacun, . . . . .	42	220 10
Les gages des matelots sont diminués d'un sixième environ. Ils ont en outre le privilège de porter quatorze cents pesant de marchandises; ce qui fait, par mois, une dépense en gages de . . . . .	67 $\frac{1}{2}$	353 10

Le fret est de 40 schellings sterling par tonneau, 34 liv. tournois.

Tous les matins, les matelots ont, ou thé, ou chocolat, ou café; de l'eau-de-vie, avec de l'eau, deux fois par jour, le pain et la viande à discrétion.

Les gages et les vivres de tout l'équipage, y compris les frais de port, pilotage, provisions fraîches, sont calculés à 40 livres sterling par mois, 880 livres tournois.

Les Américains naviguent avec beaucoup de diligence;



règne sur le continent américain, règne encore à bord des vaisseaux. Nul stimulant ne peut faire d'aussi bons matelots que l'espoir de devenir capitaines. Il n'y a pas de prime qui soit comparable à l'effet de cet espoir.

D'autres circonstances favorisent encore le commerce aux Indes orientales, et la navigation des Américains. Ils portent aux Chinois du Ginséng, au Cap de Bonne-Espérance, aux îles Bourbon et de France, des planches et des courbes, des farines, des viandes salées, etc. Ils ne sont donc pas obligés de porter aux Indes tant d'argent (1) que les

---

ne restent que peu dans les ports, sont alertes et vigilans. Un vaisseau part de Boston pour les îles, chargé de morue, merrein, planches, etc. Avec le montant de cette cargaison, il y achète du sucre et du rum; de-là il va à Charleston, les échange pour du riz; de-là à Cadix, où il vend le riz pour du sel, du vin, des raisins, citrons, savon, eaux-de-vie, mouchoirs de Barcelone, etc.; et tout cela en six mois. — J'en ai connu plusieurs, m'a dit le négociant, auteur de cette note, qui n'avoient été que vingt-un jours dans leur traversée de Boston aux îles, seize jours des îles à la Caroline, quarante-deux jours de là à Cadix, trente-cinq jours de Cadix à Boston.

(1) Le numéraire emporté par un vaisseau américain, est à peu près la cinquième partie de la cargaison.

Le vaisseau l'Alliance, qui rapporta une cargaison con-  
Européens

Européens, qui y ont des établissemens. Ils ne sont pas obligés comme eux d'y entretenir, à grands frais, des troupes, des gouverneurs, des intendans, des commis: attirail assez inutile et dont les frais énormes se reversent en définitif sur le commerce et sur le prix des articles indiens.

Aucune mer n'est impénétrable au génie navigateur des Américains. Leur pavillon flotte maintenant par-tout. Vous les voyez sans cesse explorer toutes les îles, étudier tous les besoins, revenir ensuite pour les satisfaire.

Ils portent de Boston, et même des rivières de Piscataqua et de Kennebeck, des planches, des mâts, des provisions au Cap

---

sidérable de la Chine, en 1788; évaluée 75,000 livres sterling, n'avoit emporté en argent que 16 à 17,000 liv. sterling.

Voici la cargaison de retour de ce bâtiment:

1725 caisses thé bohea, — 710 thé hyson, — 384 thé souchong, — 35 de soie, — 15 de Nankin, — 321 de porcelaines.

Cette cargaison appartenoit en entier à M. Morris. Il n'est pas le seul qui ait fait, sans associé, des expéditions aussi considérables. M. Darby de Salem en a fait plusieurs dans le même genre. On ne cite, à Londres, que M. Macaulay, qui ait à lui seul un vaisseau faisant le commerce de Indes orientales.



de Bonne-Espérance , et ne regardent pas ce voyage comme plus long , comme moins utile , que celui des îles.

La languissante colonie de Cayenne auroit péri dix fois de faim et de disette , si elle comptoit sur les envois réguliers de la métropole ; mais elle est approvisionnée par des Américains qui remédient ainsi aux calculs meurtriers du monopole européen. Un capitaine de New-York , M. Prince , fait tous les ans ce voyage.

Un sloop d'Albany , de soixante tonneaux , onze hommes d'équipage , a eu le courage d'aller à la Chine. Les Chinois , en le voyant arriver , le prirent pour un cutter appartenant à un grand bâtiment ; ils lui demandèrent où étoit le gros navire. — Nous sommes le gros navire , répondirent-ils aux Chinois stupéfaits de leur hardiesse.

Nos papiers vantent la magnificence des états européens , qui vont faire des découvertes dans de longs voyages autour du monde. Les Américains font la même chose , mais ne vantent pas leurs exploits avec tant d'emphase. En septembre 1790 , le vaisseau *le Columbia* , capitaine Gray , a mis à la voile pour découvrir le nord-ouest de ce

continent. C'est son second voyage autour du monde. — Le brig l'Espérance étoit parti pour le même objet.

En s'ouvrant par-tout des communications , les Américains y portent la lumière , et en rapportent des objets utiles ; ils y portent leurs gazettes , ils en rapportent de nouvelles espèces d'animaux , des végétaux inconnus , des graines , qu'ils multiplient ensuite chez eux.

Nos papiers retentissent des querelles des Anglois et des Espagnols , pour le commerce de *Nootka sound* , sur la côte de Kamtschatka. Les Américains ne querellent avec personnes , mais ils font déjà , sur cette côte , le commerce de fourrures et de pelleteries. Plusieurs vaisseaux , de Boston , y étoient au mois de juillet 1789 , en très-bonne intelligence avec les Anglois. Dans cette année même , cette ville expédia quarante-quatre vaisseaux , tant pour les mers du nord-ouest de l'Amérique , que pour les Indes orientales et la Chine. Les Américains ne bornent pas là leurs espérances. Ils espèrent bien un jour avoir une communication plus directe avec le *Nootka sound*. Ils est probable que cette place n'est pas très-éloignée des branches



nord-ouest du Mississipi, que les Américains navigueront certainement un jour jusqu'à ses sources, quand ils commenceront à peupler la Louisiane et à se répandre dans l'intérieur du Mexique.

Ce moment sera un des plus heureux pour l'espèce humaine. Alors s'opérera pour la troisième fois un changement prodigieux dans les routes du commerce maritime. Le Cap de Bonne-Espérance pourra bien alors perdre sa réputation et l'affluence du commerce, comme la Méditerranée l'a perdue. Le passage que les Américains libres sont appelés à ouvrir, qui est encore inconnu, qui cependant est facile à établir, et qui, étant établi, mettra les deux mers, Atlantique et Pacifique, en communication, c'est le passage par le *lac de Nicaragua* (1). La nature des lieux favorise cette communication, qui abrégeroit si prodigieusement les voyages aux Indes orientales. Il n'y a d'obstacle que dans la nature des hommes qui possèdent ce pays. Les Espagnols veulent tout accaparer, tout enfouir; les Américains libres ne veulent au

(1) Ce projet existe; mais sa longueur m'empêche de le donner ici. Les Américains comptent un jour ouvrir ce passage.

contraire conquérir, que pour l'avantage de la grande famille du genre humain.

Voulez-vous connoître, par un seul homme, l'esprit entreprenant, hardi, infatigable des Américains, écoutez l'histoire du fameux voyageur, *Ledyard*, né dans le Connecticut. Ce récit vous délassera un moment.

M. Ledyard manifesta, dès l'enfance, un goût dominant, pour reconnoître lui-même toutes les parties du globe, dont la découverte étoit encore imparfaite, ou avoit échappée aux recherches des autres voyageurs. Pour réussir, il fit son apprentissage, de vie naturelle, et de fatigues, en passant plusieurs années au milieu des sauvages de l'Amérique.

Un seul trait vous donnera une idée de sa hardiesse. Obligé, parce qu'il n'étoit pas riche, de quitter le collège de Darmouth, n'ayant pas un schelling dans sa poche pour faire le voyage, et voulant gagner Hartford, il se bâtit un canot de cinquante pieds de long et trois de large. Les habitans lui donnent quelques morceaux de venaison, quelques peaux pour se couvrir; il s'embarque, et arrive à Hartford, après avoir navigué cent quarante milles sur une rivière rapide, qu'il ne connoissoit point, dans un bateau