L'Abeille de la Nouvelle-Orleans.

JOURNAL OFFICIEL DU CONSEIL GENERAL ET DE LA PREMIERE MUNICIPALITE—NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 24 MARS 1849.

Imprimé et publié par
MAGNE & WEISSE.
No. 33, rue des Chartres.

NOUVELLE-ORLEANS:
SAMEDI MATIN, 24 MARS 1849.

LE SYSTÈME ANGLAIS.

Nous trouvons dans le *Baltimore American* un article remarquable sur l'abrogation des lois de navigation anglaises. L'auteur de cet article démontre jusqu'à l'évidence que tous les efforts que toute l'Angleterre dans la voie de la liberté commerciale tendent à la protection de ses manufactures. Ainsi le libre système qu'elle inaugure est en fin de compte un moyen d'écraser la concurrence étrangère. Cela ressemble au premier abord à un paradoxe, mais rien n'est plus vrai. Disons, avant d'aller plus loin, deux mots du bill qui propose l'abrogation partielle des lois de navigation de la Grande-Bretagne. Ses dispositions sont en substance les mêmes que celles du projet primitif, qui fut soumis au parlement lors de sa dernière session. Seulement on a encore étendu ce que l'économie de cette réforme présente de large et de radical.

Aux termes du projet présenté l'an dernier, dit le *Journal du Havre*, les navires étrangers étaient admis, en effet, dans les ports du Royaume-Uni, avec des cargaisons de toute provenance. Mais, une fois arrivés dans un port anglais, il leur était interdit d'y prendre un chargement pour un autre port anglais, sur toute la surface du Royaume-Uni. Il en serait pas autrement dérogé aux lois qui réservent exclusivement le cabotage anglais, et qui font, par exemple, cette disposition ne soit applicable qu'aux navires jaugeant cent tonneaux au minimum.

Le *Baltimore American* fait observer avec raison que ces restrictions secondaires sont sans doute en Angleterre aux intérêts maritimes unis au trafic côtier et à la puissance du royaume uni. Le projet des lois des céréales a été le premier pas porté à la propriété territoriale. Puis, en gênant diminuant de cabotage, on a, par là même, restreint le nombre des caboteurs, et ce le rare et irrégulier. On comprend, en permettant aux manufacturiers d'abaisser leurs prix à mesure à mesure de leurs avantages contre la concurrence étrangère. Voilà le secret du rapides progrès sur ces côtes. L'agriculture doit compter pas à la fabrication des colonnades et des chapiteaux, ou bien l'Angleterre s'écroulerait et tomberait en ruines.

Le tarif a été renversé. Pourquoi? Non pas parce que l'Angleterre veut renoncer sa chimère de libre commerce, mais parce que les matières brutes et à meilleur marché les manufactures doivent contribuer à leur prospérité. Toujours la protection sous le manteau du libre commerce.

On comprend maintenant pourquoi les lois de navigation ont été parties abrogées. Il y a danger pour elle pour la marine anglaise, mais très grand, c'est que ses manufactures se soutiennent à tout prix. Elles ressemblent à un gouffre qui dévore tous les autres intérêts. Pour ce gouffre, il faut à être réduit, pour elles, les propriétaires-là sont été forcés d'abdiquer le monopole dont ils jouissaient depuis si longtemps, pour que les matériaux des navires nationaux doivent accepter la concurrence des bâtiments étrangers.

Et dans l'autre nécessité facile où se trouve l'Angleterre de vivre par elle-même, nous lisons dans le *Havre* que les