

LE PRÉCURSEUR,



JOURNAL CONSTITUTIONNEL DE LYON ET DU MIDI.

POLITIQUE, LITTÉRATURE, SCIENCE, INDUSTRIE ET COMMERCE.

Ce Journal paraît tous les jours excepté le lundi. — Le prix de l'abonnement est de 16 fr. pour trois mois, 31 fr. pour six mois, et 60 fr. pour l'année. — Affranchissemens pour l'étranger, 2 fr. par trimestre. — On s'abonne à LYON, rue Saint-Dominique, passage Coudere, au deuxième étage; à PARIS, chez M. SACRELET, libraire, place de la Bourse, et chez tous les Libraires et Directeurs des Postes. — Les lettres et paquets doivent être affranchis.

LYON, 23 juillet 1827.

STATISTIQUE LYONNAISE.

Le droit d'établir des voitures publiques était considéré autrefois comme un *attribut* de la souveraine puissance. C'était un privilège qui d'abord fut réuni au domaine de la couronne pour être exploité au profit du Roi, et qui, dans la suite, fut successivement affermé à des particuliers et remis en régie.

Le commerce souffrait beaucoup de cet état de choses, car il ne peut s'étendre et prospérer que par la multiplicité des communications et la célérité des transports. Or, quelles améliorations pouvait-on espérer d'un service organisé uniquement au profit de l'Etat ou d'un riche fermier? Pourquoi d'ailleurs améliorer? La noblesse ne voyageait-elle pas en poste? Les marchands, tous gens de roture, étaient trop heureux de se faire traîner péniblement et à grands frais dans des voitures privilégiées; ils auraient eu mauvaise grace à se plaindre ou à exiger davantage.

La république et le chef de l'empire *abdiquèrent* en faveur des particuliers le *droit souverain* d'exploiter les messageries; le monopole des voitures publiques fut aboli. Ce fut alors que la concurrence fit naître des changemens importans; les voyageurs furent mieux traités, les transports se multiplièrent et devinrent plus prompts et plus faciles. Toutefois, par suite d'un principe d'intérêt général mal entendu, on voulut assujettir les entrepreneurs à l'autorisation du gouvernement, et cette disposition du décret du 30 floréal an 13 introduisit de nouveaux inconvéniens et de nouveaux abus. Avant de donner son autorisation, le gouvernement consultait les maîtres de postes ou les inspecteurs de ce service, pour savoir si la voiture qu'on voulait établir était d'une absolue nécessité sur la route à laquelle on la destinait, et il arrivait, comme il arrive presque toujours quand l'administration veut diriger l'industrie ou se rendre juge exclusif des besoins du peuple, que les basses intrigues étaient mises en jeu, et que l'intérêt du commerce était souvent sacrifié à des intérêts particuliers.

Mais lorsqu'après la restauration le ministère fut obligé de se créer des ressources pour acquitter les charges énormes de l'Etat, la nécessité lui suggéra ce que le raisonnement et l'expérience auraient pu lui conseiller long-tems auparavant. Il fit modifier les lois fiscales et affranchir les entreprises de voitures publiques de l'autorisation royale, dans l'espoir que ces entreprises se multiplieraient et augmenteraient les taxes dans la même proportion; elles se multiplièrent en effet, et en procurant des sommes considérables au trésor, elles firent naître pour le commerce des avantages incalculables.

Si l'on veut juger des améliorations introduites dans cette branche si précieuse de l'industrie, voici quelques points de comparaison.

Le prix du dernier bail de la ferme générale des messageries avant la révolution fut de 600,000 francs, et ce bail n'enrichissait qu'un seul fermier. Aujourd'hui, le nombre des entrepreneurs qui vivent ou s'enrichissent du produit des voitures publiques est infini, et le montant des taxes qu'ils paient au trésor s'élève à près de 4 millions.

Vers le milieu du siècle dernier, *le coche* de Paris n'arrivait à Lyon que le dixième jour; le prix des places était de 50 francs. Depuis la révolution jusqu'en 1817, les messageries de la rue Notre-Dame-des-Victoires, qui avaient pour ainsi dire le privilège exclusif d'exploiter cette route, faisaient le trajet en cinq jours; les prix étaient de 70 à 80 francs. Aujourd'hui, par l'effet d'une heureuse rivalité, il n'est pas de voitures qui emploient plus de trois jours à ce voyage, et le terme moyen du prix des places est de 50 francs.

En 1766, vingt-sept coches seulement partaient chaque jour de Paris pour les provinces, et contenaient environ 270 voyageurs. Maintenant, le terme moyen des voitures qui partent de Paris pour les départemens est de 454 par jour; elles doivent contenir au moins 4,540 personnes. Ainsi, le nombre des voitures est à peu près vingtuple, et celui des voyageurs est augmenté dans la même proportion.

Cette différence serait bien plus remarquable, si nous faisons

pour Lyon les mêmes calculs. Il est, en effet, incontestable qu'à l'époque où le service de toutes les routes était un privilège acheté par un seul fermier, la capitale était favorisée au détriment des provinces. Les services intermédiaires d'un département à l'autre n'ont pu s'établir que lorsque l'exploitation des voitures est rentrée dans le domaine public; et l'on peut assurer, sans crainte d'exagération, que depuis la loi de 1817 seulement, le nombre des messageries qui partent de Lyon est plus que vingtuplé.

D'après les déclarations faites à la régie des contributions indirectes de cette ville, il part 59 voitures et 3 bateaux qui font le service tous les jours, et peuvent contenir 778 voyageurs; 6 voitures et 13 bateaux qui font un service régulier, mais non quotidien, et qui contiennent 205 personnes.

On n'a pas compris dans ce nombre trois mailles-postes, les messageries de la rue Notre-Dame-des-Victoires, et d'autres voitures pour Bordeaux, Marseille, Montbrison, Villefranche, Tarare, l'Arbresle, Lagneux, Villebois, Trévoux, Aix-les-Bains, Annonay, etc. etc., qui ont été déclarées aux bureaux du lieu de leur destination, et qui ne contiennent pas moins de 150 personnes.

C'est surtout sur les points où l'industrie a une grande activité, que les moyens de transports sont devenus nombreux et faciles. Ainsi, avant 1817, il n'y avait que deux mauvaises voitures sur la route de St-Etienne; maintenant, on en compte 10 déclarées à la direction des contributions indirectes de Lyon, qui partent tous les jours, et font le trajet avec toute la rapidité que peut permettre l'état déplorable de la route, l'une des plus fréquentées de la France.

On évalue communément à un tiers le nombre des places qui ne sont pas occupées. Opérant cette réduction, on trouve pour départ effectués de Lyon, dans une semaine, 4,216 et une fraction; dans un an, 219,267.

Si l'on compare ces résultats à la population de la ville, qu'on évalue à 200,000 habitans, en y comprenant les environs, on verra qu'il y aura par semaine, un départ sur environ 47 habitans, et que dans l'année il y a un nombre de partans qui surpasse la population de 19,267.

Nous n'avons pas compris dans ces calculs les personnes qui voyagent en poste ou à petites journées dans leurs voitures, ni celles qui partent à cheval ou à pied, et le nombre en est grand. Nous ne nous sommes occupés que des voitures publiques, parce que c'est le moyen de transport le plus usité; c'est d'ailleurs celui qui s'est le plus perfectionné, et qui donne lieu aux observations les plus utiles.

Les résultats que nous venons de faire connaître démontrent l'influence des lois fiscales sur la prospérité d'un état. La législation la plus favorable au commerce est toujours aussi la plus productive pour le trésor. Souvent les monopoles, les droits d'entrée ou de sortie, les taxes trop élevées, ont arrêté les progrès d'une branche importante de l'industrie, et paralysé le commerce sans remplir les caisses du gouvernement. C'est une vérité qui n'est pas assez reconnue, mais qui tôt ou tard appoitera de grands changemens à notre système de contributions indirectes, système aussi contraire aux principes de l'économie politique qu'il est oppressif pour le peuple.

— On nous écrit de Châlons-sur-Saône :

Les citoyens

viennent de nouveau de se former en comité consultatif, pour éclairer et diriger gratuitement les citoyens sur les formalités qu'ils ont à remplir pour obtenir leur inscription sur les listes d'électeurs et de jurés.

Ce bureau est établi sur le quai Ste-Marie, maison Dumolard, à Châlons-sur-Saône. Il sera ouvert, jusqu'à la clôture des listes, tous les jours, depuis 11 heures jusqu'à 5 heures.

Nous prions les personnes qui nous ont adressé une réclamation contre une maison de librairie de Paris, de nous donner leurs noms et leurs adresses ; nous nous empresserons alors de rendre leurs plaintes publiques en les insérant dans notre journal.

— Samedi matin, on a aperçu un corps humain flottant à la surface du Rhône, au bas du cours d'Angoulême. On n'a pas tardé à apprendre que ce corps était celui du nommé Perrin, qui, dans un accès d'une maladie qui le faisait beaucoup souffrir, s'était échappé de chez lui et avait cherché dans la mort un remède à ses tourmens.

— La prochaine session des assises du Rhône sera présidée par M. de Pommerol, conseiller à la cour, nommé à cet effet par le ministre de la justice. Ses assesseurs seront MM. Dugueyt, Dian, le chevalier Rouchon et Balleidier.

— M. le préfet de la Loire vient de nommer, pour exercer la censure des journaux à St-Etienne, MM. l'abbé Durand et Dupont, professeurs au collège de cette ville.

— Le 15 de ce mois, la voiture de nuit de Lyon à St-Etienne s'avancait vers le village de Brignais, surchargée de vingt-six voyageurs et d'une énorme quantité de marchandises. Tout-à-coup l'une des essies qui retiennent les roues se brisa, une roue s'échappa et l'immense machine ambulante qu'elle soutenait, perdant l'équilibre, tombe lourdement sur le côté. Il était alors dix heures et demie du soir. Quelques habitans de Brignais, attirés par les cris des voyageurs, ont accouru avec des flambeaux et ont aidé à relever la voiture. Six personnes étaient blessées ; elles ont reçu tous les secours que leur état réclamait : les soins les plus empressés leur ont été prodigués par les dames de Brignais, qui sont allées elles-mêmes chercher le médecin, et qui l'ont aidé à panser les blessures. Enfin, après deux heures d'attente, tous les voyageurs ont pu reprendre leur route pour St-Etienne, où ils sont arrivés sans nouvel accident.

— M. Lamotte, fabricant d'armes à St-Etienne, vient de faire partir pour l'exposition des produits de l'industrie française, une paire de pistolets à l'Orientale. Ils sont d'un travail achevé, et remarquables par la perfection de la gravure et de la ciselure : leur valeur est portée à cinq mille francs. On assure qu'on se propose d'en faire présent au Pacha ou vice-roi d'Egypte.

— Deux louves, ayant à leur suite plusieurs louveteaux, ont paru sur le territoire de Montagnat (Ain) et répandu l'alarme dans les environs. Elles se sont jetées sur le menu bétail, et douze têtes d'animaux, chèvres, moutons, porcs ou chiens, ont été dévorés par elles en quelques jours.

Ce sont là d'étranges voisins,
Je ne bâtirai pas autour de leur demeure.

a dit le fabuliste. — Aussi va-t-on faire une battue sur le territoire de Montagnat, ou préparer contre ces animaux des appâts empoisonnés ; espérons qu'on parviendra à les détruire.

BULLETIN COMMERCIAL DE LYON.

Du 25 juillet.

La semaine qui vient de s'écouler a présenté un peu moins de transactions en soie que la précédente. Cependant les ventes ne se sont pas arrêtées, et les prix paraissent tendre à se fixer et se régulariser. Les avis du Piémont et de l'Italie qui continuent d'annoncer le soutien de l'article y contribuent, et leur influence aurait certainement été plus forte, sans la nouvelle de quelques dérangemens parmi des mouliniers du Vivarais, qui ont fait rechercher les réalisations. Nous ne pouvons que confirmer les prix de la semaine dernière ; il est douteux qu'ils subissent de sensibles modifications avant la foire de Beaucaire, dont nous aurons les nouvelles sous huit à dix jours.

Nos manufactures continuent d'avoir des commandes pour l'étranger ; mais la demande se porte principalement sur les étoffes unies ; et les articles de goût et de luxe sont moins recherchés.

Absolument rien à signaler en marchandises, si ce n'est la continuation d'un calme absolu.

Le Havre, 18 juillet.

Hier au soir, la chambre de commerce du Havre a été convoquée extraordinairement.

Elle s'est occupée dans cette réunion du *Projet de la création d'un entrepôt à Paris*.

— Une lettre de Panama, reçue à Boston, mande : « Il se passe de tristes choses au Pérou, rien n'a encore transpiré, mais on en sait assez pour pressentir que le Pérou et la Colombie sont arrivés à un moment décisif. Il paraît que toute les troupes colombiennes qui se trouvaient à Lima, ont été emprisonnées dans les forts de Callao. Un embargo a été mis à Guayaquil le 16 février.

— *New-York*, 13 juin. — Nous avons des avis de Carthagène du 12 mai, qui mandent ce qui suit : « Nous avons le plaisir de vous annoncer que tout nous fait espérer un prochain retour à la tranquillité ; le président Bolivar et le ministre anglais Cockburn se rendent ici sur la frégate *Aurora*, et partiront immédiatement pour Bagota. On s'accorde à dire que Bolivar va reprendre sa dignité de président de la république, et qu'il a abandonné tous ses projets concernant la constitution bolivarienne. On fait ici de grands préparatifs pour le recevoir.

— Nous avons reçu, par le brick *Brown* nos journaux de la Vera-Cruz, jusqu'à la date du 5 mai, tout était tranquille à cette époque. Le brick espagnol *Joven-Maria*, capturé par l'escadre du commodore Porter, était arrivé à la Vera-Cruz ; on y avait également reçu de Mexico un convoi de deux millions de dollars, dont une partie était déjà embarquée au départ du *Brown*.

On s'attendait à voir paraître sous peu le nouveau tarif.
(*United-States Telegraph* 7 juin.)

— Des lettres de Dantzick, du 29 juin, disent que 40 navires anglais venaient d'arriver dans ce port pour y chercher des chargemens de grains. La nouvelle du rejet de la loi sur les céréales par la chambre des lords, avait fait contremander tous les ordres précédens, ce qui laissait ces bâtimens sans espoir de trouver du fret à aucun prix.

— Le sloop de guerre anglais *Primrose* est arrivé le 11 juin de la Vera-Cruz à New-York avec un million et demi de dollars.

19 juillet.

Il s'est fait sur notre place depuis trois jours un mouvement important, et plusieurs articles ont éprouvé une hausse prononcée.

Les sucres ont été poussés successivement à 84, 85, 86 et 88 fr., prix auquel on paie aujourd'hui la bonne 4^e ; hier même on cota à notre bourse 28 barriq. belle 4^e à 90 fr. On apprend que Bordeaux, Nantes et Marseille, quoique encore bien au-dessous de nos cours, commencent à sanctionner ce mouvement ; Paris vient également de sortir de son inaction par un sou de hausse sur les raffinés.

Cette élévation rapide des prix est peut-être trop précipitée pour qu'elle soit durable ; elle est toutefois basée sur des faits généralement reconnus.

On a aujourd'hui la certitude que les récoltes de la Martinique et de la Guadeloupe seront d'un quart moindres que l'année dernière, et n'excéderont pas 80 à 90,000 barriques ; or la France consomme annuellement l'équivalent de 140,000 barriques. Les avis de la Martinique, reçus ce matin par le *Jacques*, et qui vont jusqu'au 4 juin, annoncent 53 navires sur rade, dont beaucoup viendront à vide, et les autres à des frets excessivement bas. Les sucres étaient cotés de 57 à 42 fr., et même 45 fr., les belles qualités retenues d'avance.

Nous ne saurions préciser la quantité des sucres qui se trouvent sur place en ce moment ; on aurait de la peine à trouver 1000 à 1200 barriques en premières mains, et peut-être autant en secondes ; jamais, à une semblable époque, nous ne nous sommes trouvés dans une telle pénurie.

En Angleterre et dans le Nord, les sucres sont de même en hausse de 5 à 6 pour cent.

Les cafés Haïti sont recherchés, les spéculateurs, après avoir commencé à prendre tout ce qui s'est trouvé de disponible dans l'entrepôt à 10 sous, paient maintenant 10 1/4, 10 3/8 et 10 s. 6 les mêmes qualités. On estime qu'environ 10,000 sacs ont changé de mains, dont moitié va être réexportée immédiatement. On a vendu hier d'assez bonne marchandise à 10 s. 1/8 ; les spéculateurs agissent concurremment avec les porteurs d'ordres pour l'exportation, cette circonstance ne peut qu'être favorable au sort futur de cette féve. Les nouvelles reçues des marchés anglais et du Nord sont favorables aux cafés, et ont décidé en partie les achats faits hier dans la journée. Les autres sortes, moins abondantes et aussi moins avilées que les Haïti, se sont peu ressenties jusqu'à présent de ce mouvement.

Environ deux milles balles de coton ont été vendues depuis trois jours avec un nouveau maintien dans les cours, mais hier il s'est fait peu de chose.

Les nouvelles du 14 courant de Liverpool, annoncent 27,500 balles de vente dans la semaine, contre 14,000 balles d'arrivages.

Les marchés anglais étant encore plus favorables à ce lainage que le nôtre, une maison de commerce de cette ville a réexpédié pour Liverpool trois navires arrivés ce matin sur notre rade avec 4,500 balles.

Les avis de New-York reçus ce matin sont du 21 juin ; on cotait à cette époque Georgie, 9 1/4 à 11 c., Nouvelle-Orléans, 10 à 13 c. ; Alabama, 9 1/2 à 11 c.

Ce qui restait d'indigo par l'*Œdipe*, a été pris sur la base de f. 17 75 le fin violet.

L'huile de baleine, après avoir été dédaignée à f. 39, se vend depuis quelques jours couramment à f. 40, tant disponible qu'à livrer.

Paris, 21 juillet 1827.

Le tribunal de police correctionnelle a prononcé son jugement dans l'affaire du *Journal du Commerce* : le sieur Cardon, éditeur, a été déclaré coupable d'attaque envers la dignité royale, l'inviolabilité de la personne du Roi, et condamné à trois mois d'emprisonnement et 50 fr. d'amende.

— Dans leur séance d'avant-hier, les notables commerçans de la ville de Paris ont nommé juges au tribunal de commerce MM. Berte, en remplacement de M. Boulton, démissionnaire ; chevreaux Aubertot, Lemoine, Tacherat, Michel et Ferrère Lafitte.

— On écrit de Berlin ce qui suit :
« Plusieurs journaux ont parlé d'une destitution qui aurait frappé M. Beckendorff, conseiller intime de régence, pour avoir embrassé la religion catholique.

» Le fait, tel qu'il est raconté dans ces feuilles, pourrait faire attribuer au gouvernement des principes d'intolérance qu'il est loin de professer.

» Voici l'exacte vérité de cette affaire :

» M. Beckendorff dirigeait, au ministère des affaires ecclésiastiques et de l'instruction publique, tout ce qui concerne les écoles évangéliques; il était en même temps commissaire du gouvernement près l'Université évangélique de Berlin. Il est évident que l'exercice de ces fonctions devenait incompatible avec son entrée dans le sein de l'église romaine.

» Il n'y a donc point d'intolérance dans le remplacement de M. Beckendorff; un gouvernement moins tolérant que le nôtre eût pris une telle mesure bien plus tôt, puisque ce fonctionnaire avait manifesté, depuis bien des années déjà, sa tendance décidée vers le catholicisme. »

— La chambre de commerce d'Orléans a fait parvenir à son Exc. le ministre de l'intérieur ses observations relativement à la demande d'un entrepôt réel faite par la ville de Paris.

— On lit dans la *Gazette de Florence* :

« Le ministre de France à Constantinople a eu deux conférences avec le reis-effendi pour se plaindre de la conduite du dey d'Alger. On assure qu'on lui a promis de mettre toute la diligence possible pour que le dey donne une prompte satisfaction.

» Le grand-seigneur est infatigable; il est partout et voit tout. Le nouvel ordre de choses fait des progrès rapides. Trente fauteurs des janissaires ont été récemment pendus comme voleurs. »

— Le *Constitutionnel* fait la remarque suivante au sujet de l'ordonnance qui confirme la nomination du supérieur-général des Lazaristes :

« Quant aux décrets du 27 mai 1804, qui porteraient autorisation de cette congrégation, et du 26 septembre 1809, qui annulerait celui du 27 mai 1804, il ne nous a pas été donné d'en apprécier la teneur; car nous ne les avons pas trouvés dans le *Bulletin des Lois*. Nous n'y avons pas trouvé l'ordonnance du 2 mars 1815, qui rapporte le décret impérial du 26 septembre 1809. Mais qu'importe? le ministre dit que, d'après les ordonnances royales des 5 décembre 1817, 16 juillet 1825 et 8 octobre 1826, cette congrégation a été dûment autorisée, en exécution de la loi précitée du 2 janvier 1817, à posséder et à acquérir des biens immeubles dans le royaume.

Nous ne contestons pas la vérité de cette assertion, si la congrégation des lazarisistes a été rétablie en exécution d'une loi. Celle du 2 janvier ne dit pas autre chose; elle ne parle pas plus des lazarisistes que des doctrinaires, des jésuites que des oratoriens. Ainsi notre demande reste telle que nous l'avons adressée au ministre : « Où est la loi, quelle est la date de la loi qui a rétabli les lazarisistes? »

— En enlevant les ruines d'une maison qu'on a démolie près l'amphithéâtre de Nîmes où l'on construit de nouvelles prisons, on a trouvé depuis peu de jours une pierre funéraire ornée d'un bas-relief très-saillant. Elle représente le buste d'un guerrier et celui de sa femme, au bas desquels sont deux inscriptions romaines. La tête de la femme n'a rien de gracieux, mais elle est coiffée avec beaucoup de goût. Deux tresses de cheveux, signe distinctif de la noblesse du personnage, flottent sur ses épaules. Son corps est couvert par une draperie. Le buste de l'homme accolé à celui de la femme, est vêtu d'une espèce de tunique recouverte d'une riche armure, où l'on a représenté un soleil au-devant de sa poitrine. Le caractère de la tête de ce guerrier n'a rien de noble. Ce morceau de sculpture, dont les figures sont presque de grandeur naturelle, est assez bien conservé, excepté les têtes auxquelles on a mutilé les nez.

EXTERIEUR.

ESPAGNE.

— Barcelone, 12 juillet.

On mande de Carthagène qu'un bruit qui ressemblait à de forts coups de canon, a été entendu dans cette ville, le 7 juin, avant huit heures du matin, et a été un sujet de surprise et d'effroi pour tous les habitants. Des gens de la campagne, arrivés bientôt après de deux ou trois lieues de distance, avaient éprouvé les mêmes sensations, et racontaient que les nuages, vus du côté de Murcie, produisaient des détonations extraordinaires, tandis que des traits de feu s'en détachaient en même temps dans différentes directions. On n'avait point appris que ce météore extraordinaire eût causé aucun désastre.

Une ordonnance royale, du 22 juin dernier, qui a été publiée en Catalogne le 9 juillet courant, prescrit diverses mesures relativement à la conservation des troupeaux de laine fine et à la disposition de leurs produits. Confirmant les privilèges réservés aux troupeaux des bergeries royales, il est dit en outre que l'exportation des laines-mérinos s'effectuera désormais par les bureaux des douanes autorisés à cet effet, libres de tous droits royaux, ceux de consulat et de balance restant seuls maintenus. D'autre part, l'article 8 réserve que l'importation de manufactures de laine étrangère dans le royaume, sera soumise à des droits égaux à ceux qui seront exigés dans les mêmes pays d'où elles

proviendront. L'article 9 et suivans sont consacrés aux moyens de prévenir la contrebande des laines-mérinos et des animaux qui les produisent. L'exécution des mesures ordonnées est plus particulièrement recommandée à la vigilance des consuls ou commissions de commerce du royaume.

PORTUGAL.

Lisbonne, 4 juillet.

Notre gouvernement a reçu de Vienne la communication de la réponse donnée par l'infant don Miguel à son frère l'empereur, dans laquelle il s'excuse de ne pas se rendre au Brésil sous prétexte du mauvais état de sa santé, et annonce qu'il doit aller pour la rétablir aux eaux de Baden. Il paraît qu'en même temps le cabinet de Vienne a fait quelques insinuations sur la convenance de laisser l'infant don Miguel occuper la régence aussitôt qu'il aura atteint sa vingt-cinquième année.

Par suite de ces communications, l'infante régente a ordonné aux ministres de se réunir, et a invité les envoyés des hautes puissances à assister à une conférence avec eux, ce qui a eu lieu. On prétend que les ambassadeurs de France et d'Autriche ont été d'un avis contraire à l'embarquement de l'infant don Miguel dans un moment où il se trouvait si près d'entrer dans sa majorité. Sans émettre aucune opinion personnelle relativement à cette question, l'ambassadeur anglais a dit simplement que la résolution appartenait exclusivement au gouvernement du Portugal et que l'Angleterre s'y conformerait. Les ministres portugais, à l'exception d'un seul, exposèrent au nom de S. A. l'infante régente, qu'elle aurait un grand plaisir à céder à son frère don Miguel le poste qu'elle occupait, non seulement à cause du mauvais état de sa santé, mais parce qu'elle était convaincue qu'il dirigerait avec plus de talent, de sagesse et de prudence le vaisseau de l'état; mais qu'ayant reçu la régence de la main de son frère l'empereur en vertu d'un de ses décrets, il lui était impossible de s'en dessaisir jusqu'à ce que l'empereur lui-même le lui ordonnât; qu'en conséquence elle expédierait sur le champ un courrier extraordinaire à Rio-Janeiro, pour demander des instructions à ce sujet, et qu'elle se conformerait à la réponse de Sa Majesté.

En effet, hier un brick de guerre a mis à la voile avec des dépêches pour l'empereur don Pedro, afin de l'instruire de ce qui se passe.

Le ministre de l'intérieur a fini par se ranger à l'avis de ses collègues, mais il avait d'abord soutenu l'opinion émise par les représentans de la France et de l'Autriche, et aurait même adhéré volontiers au retour immédiat en Portugal de l'infant don Miguel.

On assure que la demande du retour de ce prince en Portugal est combinée avec quelques changemens dans les institutions de l'Espagne. Ferdinand VII accorderait une espèce de charte, dont les bases seraient l'établissement de deux chambres (les séances de celle des pairs seraient secrètes), une ombre de liberté de la presse, une ombre aussi de responsabilité ministérielle. De son côté, le gouvernement espagnol exigerait qu'on fit de semblables modifications à la charte portugaise; c'est sur ces bases que la France consentirait à retirer ses troupes et à rester d'accord avec l'Angleterre sur les questions de la Péninsule.

RUSSIE.

Odessa, 2 juillet.

D'après les ordres arrivés de St-Petersbourg, la flotte destinée pour la mer Noire doit être mise en état de partir aussi vite que possible. On travaille jour et nuit à armer trois vaisseaux de ligne et plusieurs frégates, et l'on espère que dans quelques jours tout sera prêt. Ces préparatifs raniment le courage des Grecs.

(*Gazette d'Augsbourg.*)

ITALIE.

Trieste, 11 juillet.

Des lettres particulières d'Ancone du 7 courant, et plusieurs journaux italiens parlent d'un massacre qui a eu lieu à Smyrne : tous les Français de cette ville, ainsi que plusieurs consuls européens ont péri; mais on ne peut encore rien affirmer, car les rapports sont très-contradictoires. (*Idem.*)

VARIÉTÉS.

SUR LE TUNNEL DE LA TAMISE.

Les Anglais ont, pour ainsi dire, procédé méthodiquement dans les développemens qu'ils ont su donner à leur industrie. On dirait qu'ils n'ont pas eu besoin, comme nous, d'attendre les leçons de l'expérience pour calculer l'action immense des communications promptes et faciles sur la production de la richesse. Long-temps avant que leurs marchés eussent converti de leurs produits tous les marchés du monde, ils avaient sillonné leur territoire, dans tous les sens, par des routes et des canaux, et en facilitant ainsi la consommation intérieure, ils préparaient les bases de la supériorité commerciale qui leur a été bientôt acquise.

Le succès semble les pousser aujourd'hui jusqu'aux dernières conséquences du système qu'ils ont si heureusement suivi. Les ponts, les chemins de fer et les canaux s'étaient multipliés partout où le besoin s'en était fait sentir; on ne pouvait plus rien

imaginer de nouveau en ce genre. Tout-à-coup, un homme qui joint à un génie entreprenant toutes les connaissances qui rendent l'exécution facile, annonce un moyen neuf et hardi de rapprocher les distances. On a vu jusque-là des ponts jetés sur les fleuves, il propose d'en placer un sous un bras de mer, car c'est ainsi qu'on peut appeler la Tamise. L'orgueil national s'émeut à cette idée qui est accueillie avec transport, et M. Brunel n'éprouve aucun obstacle à faire adopter son gigantesque projet.

On avait déjà songé à construire des ponts sous-marins; on prétend même qu'il en existe en Espagne sous le Guadalquivir. Ce qui est certain, c'est que deux tentatives de ce genre ont eu lieu en Angleterre sous la Tamise même, d'abord en 1798, et plus tard en 1805. Elles ne furent pas achevées, mais leur interruption tient à des causes tout-à-fait étrangère à la nature de l'entreprise. Ce qui est nouveau dans le *tunnel*, ce sont ces vastes proportions qui, en lui donnant une utilité réelle, le distinguent tout-à-fait de ceux qui avaient précédemment reçu un commencement d'exécution. Le dernier n'avait que cinq pieds de haut sur 2 pieds 9 pouces de large.

Le *tunnel* se compose de deux galeries latérales, construites en briques, et larges chacune de 16 pieds 4 pouces. Les chemins destinés aux voitures ont 15 pieds 6 pouces de largeur sur 15 pieds 6 pouces d'élévation; chacun est bordé d'un trottoir. Les deux voies sont séparées par des arcades qui établissent une communication entre elles. La longueur totale du *tunnel* est environ de 1500 pieds, et il doit être entièrement éclairé par le gaz.

La nouveauté du travail exigeait l'emploi de procédés nouveaux. Avant de commencer la construction du *tunnel*, il était nécessaire de se placer au niveau où il devait être creusé. A cet effet, sur un grand cercle horizontal en bois, de 50 pieds de diamètre, on éleva une muraille de 5 pieds d'épaisseur et de 40 pieds de hauteur, en briques liées avec du *ciment romain*. Du cercle inférieur trente-cinq fortes barres s'élèvent au centre de la maçonnerie, et sont attachées en forme de boulons à un cercle supérieur, également en bois, ce qui forme un immense cylindre dont la contenance est estimée à plus de mille tonneaux. En creusant la terre sous cette grande tour, on est parvenu à la faire descendre régulièrement et sans secousse à une profondeur d'environ 53 pieds sur un fond d'argile très-compacte. Alors, la tour est devenue un immense puits. On continua à fouiller dans l'intérieur, en la reprenant en sous-œuvre, afin d'y placer convenablement le *bouclier*.

M. Brunel avait senti qu'il était nécessaire de protéger les travailleurs contre les dangers d'une pareille excavation, en soutenant la terre de tous côtés; c'est dans ce but qu'il imagina le *bouclier* dont nous venons de parler. Il est fort difficile de donner une idée exacte de cette ingénieuse machine, nous l'essaierons cependant, en suivant exactement la description de l'inventeur lui-même. Ce *bouclier* se compose de 12 grandes cases sans fond, en fer fondu, placées verticalement l'une à côté de l'autre, mais indépendantes. Ces cases ont 3 pieds de largeur, sur 20 de hauteur, et remplissent exactement tout le vide produit par l'excavation. Chacune est divisée en trois compartiments, dans lesquels se place un mineur qui enlève la terre devant lui. Les trois mineurs placés dans les trois divisions de la même case travaillent pour ainsi dire en mesure, de manière que leur tâche soit terminée au même moment. Alors, cette case est poussée en avant, au moyen de crics appuyés contre la maçonnerie du *tunnel*, qui se poursuit au fur et à mesure de l'excavation.

Les cases s'élèvent et s'abaissent à volonté, ensemble ou séparément, et servent de point d'appui à la partie supérieure du sol; pourvues de tabliers mobiles, qui se placent en avant, elles offrent aussi de ce côté une résistance à la pression de la terre, de sorte qu'en dessous, en dessous et sur les côtés, on a prévenu tous les dangers qui pourraient résulter d'un éboulement.

Il est aisé de juger, par ces savantes dispositions, que l'ingénieur avait apprécié les difficultés de détail que présentait l'exécution de cet immense travail, et que ses talens n'étaient pas au-dessous de la tâche dont il s'est chargé. L'invasion récente des eaux du fleuve dans le *tunnel* a mis cette vérité en évidence; et si cet accident a apporté quelque retard à l'achèvement de ce grand ouvrage, il aura servi à rehausser encore la gloire de M. Brunel.

Considéré comme objet d'art, ce monument étonne l'imagination plus qu'il ne satisfait l'esprit, lorsqu'on l'envisage sous le rapport de l'utilité. Malgré les calculs de quelques personnes intéressées ou prévenues, il n'est guère permis d'admettre, qu'au moins de circonstances fortuites et qui ne peuvent, dès à présent, servir de base à aucun calcul, les dépenses occasionnées par le *tunnel* soient en rapport avec son utilité. Il est certain que le produit du péage ne s'élèvera pas à plus d'un pour cent. Nous doutons que, même en Angleterre, ce résultat puisse faire regarder une pareille spéculation comme suffisamment productive. Cependant, si un sentiment d'orgueil national avait seul décidé les actionnaires à supporter ce sacrifice, nous n'oserions encore les blâmer; nous nous bornerions à faire remarquer que l'accumulation des capitaux en France n'est point arrivée au point de

nous permettre de suivre l'exemple que nous donne ici l'Angleterre : nous avons trop à faire avant de songer à des entreprises de luxe.

Beaucoup de gens frappés de l'embarras qu'éprouvent souvent les détenteurs de produit pour leur écoulement, s'imaginent que la production est trop abondante, et qu'elle doit être restreinte. Ils oublient qu'en présence de cette abondance prétendue, une partie de la population n'a pas de quoi se nourrir et se vêtir, tandis qu'une autre partie regorge de richesses; d'un côté il y a privation du nécessaire, et de l'autre, il y a réplétion. Ce n'est donc pas dans l'abondance des choses produites qu'il faut voir le mal, mais bien dans leur mauvaise distribution.

Il arrive aussi, lorsque l'industrie a fait des progrès rapides, et que des forces mécaniques ont remplacé les bras de l'homme, que de grandes quantités d'ouvriers se trouvent tout à coup sans ouvrage, et que jusqu'au moment où leur activité parvient à se créer de nouveaux débouchés, ils éprouvent de grandes privations.

Mais qui ne voit que ces encombrements de produits et de travailleurs pourraient être évités, du moins dans un grand nombre de cas, s'il existait des moyens de communication plus faciles, plus rapides et plus économiques que les moyens actuels? Aussitôt qu'un marché serait rempli, tout ce qui y surabonderait pourrait aisément et à peu de frais être transporté sur un autre. Ainsi les produits et les hommes se répartiraient dans les diverses localités d'une manière plus égale, et le travail fleurirait bientôt sur tous les points, parce que la consommation deviendrait plus générale et plus assurée.

Voilà ce qu'ont fait depuis long-tems les Anglais, comme nous l'avons dit en commençant, et voilà ce que nous devons imiter d'abord. Appliquons nos chemins, creusons des canaux, forgeons des *rails-ways*, modifions en un mot tout notre système de transports, et quand nous aurons recueilli les profits de ces améliorations, il sera tems de lutter contre la difficulté.



AVIS.

GINGER BEER,

Ou Bière portative Anglaise de Moxon.

Cette boisson délicieuse, à laquelle les Anglais ont donné le nom de *boisson des Dieux*, n'a pas seulement le mérite de flatter agréablement les fibres du palais, mais encore elle a un avantage que n'ont pas les autres boissons d'agrément; le *Ginger Beer* étant réduit en poudre peut se porter en très-grande provision, soit dans le voyage, soit dans les parties de campagne. Un paquet de la valeur d'une cuillerée, versé dans une grande verre d'eau fraîche, produit aussitôt une liqueur pétillante et mousseuse qui fait autant de plaisir à la vue qu'au goût. Il se vend par boîte de 30 et 56 sous, chez M. Roman, pharmacien, place des Terreaux; n° 13.

N. B. Cette boisson n'a rien de nuisible à la santé; et ses propriétés sont toniques et digestives.

Mardi, 24 juillet, à sept heures et demie du soir, une soirée dramatique et musicale sera donnée dans la salle du Cours - d'Eloquence, rue Bell-Gordière, n° 17, au profit du concierge de cette salle. Le prix des billets n'est pas fixé; ils seront pris sans payer en entrant, et chacun à la sortie remettra son offrande volontaire.

L'on demande de suite un premier garçon pour tenir le laboratoire d'un café, et un autre garçon au fait de la sommelierie et de tirer la bière, et qui puisse l'un et l'autre donner responsabilité satisfaisante. S'adresser, café du Caveau, place des Célestins.

M^{me} Sauzy tient restaurant et pension rue Ste-Catherine, n° 13, à l'entre sol, près la place des Terreaux. On est servi à la carte ou autrement. On peut s'abonner au mois, ou donner des cachets. Pour 1 fr. 50 cent. on a trois plats, du dessert et une demi-bouteille de vin. Il y a des cabinets particuliers.

Un des serpens à sonnettes de la collection de MM. Thomas Gulley et Smith de Londres, vient de mourir aux Brotteaux. Cette perte, considérable pour les propriétaires, leur a malheureusement donné l'occasion de mettre les amateurs à même d'examiner avec attention et d'étudier sans danger, la conformation de ce terrible reptile. Ils viennent en conséquence de le faire empailler avec soin par M. Lafond, naturaliste, qui s'est particulièrement attaché à laisser à découvert les parties intérieures de la gueule. Les observateurs pourront voir dans tous leurs détails, la langue, les dents et les crochets venimeux; ils admireront surtout l'art avec lequel M. Lafond est parvenu à laisser à la dépouille du serpent sa souplesse naturelle.

MM. Thomas Gulley et Smith retarderont de 8 jours la clôture de leur exposition, afin de laisser voir au public, dans l'animal qu'ils ont perdu, ce qu'il est impossible d'y voir alors qu'il est vivant.

On donne à manger aux serpens tous les jeudis, à 5 heures.

A vendre, tables de rallonge, par brevet d'invention; bureau à cylindre en acajou, et autres meubles dans le dernier goût, venant de Paris. Aux Brotteaux, chez M. Langon, rue d'Enghien, n° 71.

Fonville, traiteur ci-devant aux Brotteaux, actuellement place des Terreaux, n° 1, au 1^{er}, maison Thiaffait, à Lyon, sert à la carte et par tête. Il porte aussi en ville.