

INSERTIONS

S'adresser au bureau du journal
de 8 à 11 heures du matin et
de 2 à 6 heures du soir, de 8 à 10 heures
du soir.

Publicité et Administration:

PIEDRAS, 277 (premier étage)

UNION FRANÇAISE

PETIT

JOURNAL DU MATIN

DIRECTEUR: J.-G. BORDON-DUBARD

1ère Année Num. 146--71

MONTEVIDEO--Mardi 24 Novembre 1891

ABONNEMENTS

Montres et Départements	Arg.	Brésil	(Arg.)
Un mois	\$ 1.00	\$ 1.50	\$ 1.80
Trois mois	\$ 3.00	\$ 4.50	\$ 5.40
Six mois	\$ 6.00	\$ 9.00	\$ 10.80
Un an	\$ 12.00	\$ 18.00	\$ 21.60

Numéro du jour : 0.04

ancien : 0.10

Les abonnements partent des 1er et 15 de chaque mois.

La chute de Deodoro

La nouvelle prévue depuis plusieurs jours, de la déposition du maréchal Deodoro est arrivée hier et a rempli de joie le cœur de ceux qui pensent que les dictatures militaires sont aujourd'hui un odieux anachronisme et que la force ne saurait priver le droit, en aucun cas d'une façon durable.

On trouvera aux télégrammes le récit succinct des faits. Nous donnerons demain tous les détails de l'événement.

Comme républicains et comme amis du Brésil, nous applaudissons à la chute de la dictature et faisons des vœux pour que les brésiliens sachent user avec sagesse de la liberté constitutionnelle reconquise.

La pétition des Agents Maritimes

La Revue de la Chambre de Commerce française, d'une part, et l'extension du document, d'autre part, ne nous ont pas permis de publier samedi la traduction de l'importante et si intéressante pétition adressée à la Chambre des Députés par M. M. les Agents des compagnies transatlantiques de navigation à vapeur.

C'est le langage de la raison même, éclairée par l'étude consciencieuse des besoins du pays et mûrie par l'expérience des affaires, que les Agents ont parlé à messieurs les représentants.

Il serait douloureux que cette démarche restât sans résultat, ou que cette pétition eût à la Chambre des députés le sort des pétitions de la Chambre des députés des courtiers et de la Chambre de Commerce au Sénat.

Il n'y a plus une faute à commettre en ce qui concerne le port de Montevideo, dirions-nous volontiers, en parlant d'un mot historique.

La nature avait tout fait en faveur du port de Montevideo, en effet; elle l'avait doté de toutes les avantages qu'on peut tirer d'une rade superbe dans un site exceptionnel, à l'embouchure d'un grand fleuve, sur un point de la côte prédestiné à accueillir les opérations de transit et de trafic de plusieurs peuples et de régions appelées au plus grand développement commercial.

Mais les hommes se sont appliqués à dénigrer ces avantages et ces avantages; ils ont tout fait pour fermer l'entrée du port ou pour rendre les eaux inhospitalières.

Des canaux sont moins féroces que votre âpreté à vos phares, nous disaient l'autre jour un breton bretonnant qui a beaucoup vu.

Et les résultats sont là visibles et tangibles. Montevideo est la veille d'être complètement abandonné et de céder tous les avantages de sa suprématie naturelle et de son exceptionnelle position à des ports artificiels qui n'ont pu être créés qu'au prix de sacrifices énormes, et dont une politique économique avisée et prévoyante a seule pu faire pour nous les rivaux redoutables.

Le cri d'alarme a été poussé à temps par un homme intelligent et digne, M. Ruy, et le gouvernement, de son côté, s'est empressé de présenter aux Chambres un projet dont l'économie générale ne méritait que des éloges.

Par malheur, il s'est trouvé, dit-on, dans ces derniers jours, des esprits pénétrés et tardivement scrupuleux qui sous prétexte de mieux faire encore, semblaient vouloir embarquer la question dans des litiges qui en retarderaient la solution jusqu'à la consommation des siècles.

« Soyons pratiques, Seigneur, dit à cet égard, avec autant d'humour que de bon sens, le jeune et éminent rédacteur de *El Siglo*, « soyons pratiques et reconnaissons que le port de Montevideo a besoin d'être sauvé aujourd'hui et non pas dans dix ans. »

Pas de bizantinisme donc, pas de discussions oiseuses, sauvegarde dans la mesure du possible tous les droits légitimes, mais ne lâchez pas la proie pour courir après une ombre aussi fallacieuse que tentante.

En économie comme en politique il est impardonnable d'arriver trop tard.

Messieurs les députés:

Les consignés, agents de compagnies transatlantiques de navigation à vapeur, ont l'honneur de vous représenter devant vous et, avec le plus grand respect, usant du droit de pétition accordé la Constitution de l'Etat, nous avons l'honneur de vous adresser la pétition suivante:

« Que, en vue des grands intérêts liés au commerce maritime et à l'avenir économique du pays, enclavés dans la solution favorable de la question des phares et du rabais des impôts de port, pendant devant la Chambre, nous nous permettons de solliciter de vous la prompte discussion du projet de loi soumis à ce sujet à vos délibérations par le Pouvoir Exécutif.

La nécessité de diminuer les dépenses qui pèsent sur la navigation, comme unique moyen d'atténuer la diminution du mouvement de notre port et d'attirer les vapeurs qui le vivent aujourd'hui, en se détournant de leur route, s'impose à tous comme une conviction profonde et est plutôt comme une vérité axiologique.

Il n'est pas douteux, en effet, que le remède héroïque des rabais pourralt les résultats qu'on en espérait, mais c'est à la condition qu'on l'appliquât immédiatement, avant que les nouvelles tarifs des ports de Buenos Ayres et de la Plata, pour 1892, entrent en vigueur, car si l'on attendait que les services des vapeurs transatlantiques se soient organisés d'autre façon et qu'ils fussent, pour la plupart, l'escalade de Montevideo, les rabais resteraient sans efficacité.

L'urgence résulte aussi de ce que nous nous trouvons à l'époque où notre production est exportée, c'est à dire au moment où il est le plus convenable de stimuler l'arrivée des navires pour qu'il y ait d'abondants éléments de transport et de concurrence et que le fret en résulte moins cher.

L'extraordinaire production rurale et animale de la République Argentine suffit pour absorber le tonnage disponible de vapeurs et de voiliers dans ses ports. Nous ne pourrions, nous, exporter nos produits qu'avec beaucoup de retard et beaucoup de difficultés, retard et

difficultés qui engendreraient fatalement de nouvelles perturbations financières dans le change, dans l'intérêt, dans le crédit, si nous ne prévoyons pas à temps ces inconvénients en facilitant, par l'espèce de prime à la navigation qu'implique le rabais, l'affluence des navires dans notre port.

Si notoire, pourtant, que soit, pour tous la convenance de procéder immédiatement au rabais des impôts de port, et si concordantes que soient toutes les opinions en ce qui, pour obtenir ce résultat, l'Etat ne doit épargner aucun sacrifice, il paraît qu'il existe quelques dissidences dans la façon d'apprécier les bases déterminées par le P. E.

Vous nous permettez, messieurs, dans le but de dissiper les appréhensions bien intentionnées qui pourraient éprouver quelques-uns d'entre vous, au sujet des prorogations accordées par le projet aux concessionnaires de phares, vous nous permettez une brève démonstration de leur parfaite légitimité.

Tout d'abord, si le rendement des phares devait rester stationnaire, les prorogations ne seraient pas une suffisante compensation des rabais obtenus, car on n'a pas tenu compte de l'intérêt des sommes que, par suite des rabais, les concessionnaires cesseraient de recevoir journellement. Les prorogations seraient en ce cas onéreuses pour le créancier.

La compensation équitable des pertes immédiates que proviendrait le rabais, et tout particulièrement l'exonération partielle de l'impôt se trouverait, pour les concessionnaires, dans l'augmentation progressive du mouvement de notre port, augmentation à laquelle ils contribueraient eux-mêmes en sacrifiant le présent en faveur de l'avenir, et en secondant, les hauts et paternels desseins du gouvernement.

Rien de plus juste, dès lors, que de donner part aux concessionnaires dans les bénéfices qui résulteraient pour le pays du meilleur marché de notre port.

Aux rabais obtenus en échange de la prorogation, s'associe l'exonération de l'impôt jusqu'ici exigé des navires qui ne font aucune opération de commerce dans notre port, de telle sorte que celui-ci sera désormais gratuit dans tous les cas, si fréquents autrefois mais si rares aujourd'hui, à cause de la modicité des tarifs argentins, des entrées pour ordres, réparations, approvisionnements, etc.

Et cet avantage est de si grande importance, qu'il suffirait pour justifier l'importance que nous attachons à ce projet de loi.

Un port naturel gratuit sera toujours préféré dans tous les cas à un port artificiel tarifé. Le nôtre a des qualités de premier ordre pour le commerce de transit: un accès facile, des éléments puissants pour recevoir sans perte de temps provisions et combustible, des escales sèches pour les réparations, un corps de charpentiers expérimentés, des chantiers renommés, tout ce qu'il faut à la navigation, tout, excepté le principal, à savoir la modicité des impôts d'entrée.

La démonstration la plus péremptoire que l'on puisse faire de la préférence que s'accorde à un port gratuit sur tout autre qui ne l'est pas, se trouve dans les considérations du décret rendu par le Gouvernement argentin le 12 juillet dernier et qui rend obligatoire l'entrée depuis le 1er août, dans les ports de Buenos Ayres et de la Plata. On voit par là que les navires, pour s'exonérer du droit d'entrée et de séjour, si minime qu'il soit, faisaient leurs opérations dans la rade ouverte, en prouvant clairement de cette façon que l'essentiel pour la navigation ce sont les ports bon marché et non les ports commodes.

La réforme projetée fait disparaître cet inconvénient qui était le seul; et les avantages de notre port qui sont nombreux prennent du relief. Pour y arriver on n'a pas besoin, comme à la Plata et Buenos Ayres, de pilotes, ni de remorqueurs, et on n'a à craindre ni obstruction des entrées d'entrée, ni les collisions ni les échouements.

Vous comprendrez, parfaitement messieurs, que si nous disons que les prorogations accordées aux entreprises de phares particulières sont légitimes, c'est seulement comme compensation méritée des rabais de l'impôt.

La question légale de la validité des contrats jamais abordée, ne nous appartient pas.

Il est possible que les concessions de phares, qui autorisent les impôts en vigueur, soient entachées de nullités relatives et même absolues; mais elles ont prévalu jusqu'à ce jour par la force brutale du fait accompli, sans qu'aucun magistrat ni fonctionnaire public du pays ait tenté la revendication des intérêts, lésés de l'Etat, ni de la défense du commerce, ni de la marine, et on n'a à craindre ni obstruction des entrées d'entrée, ni les collisions ni les échouements.

Et il serait cruel que, maintenant, quand nous courons le danger de perdre l'activité commerciale de notre port, quand nous sommes acablés à la ruine des industries maritimes, quand déjà la navigation se détourne de nous, et maintenant seulement, le zèle officiel se réveille et qu'on rejette l'unique solution possible, sous prétexte qu'elle consacrerait la validité des concessions.

Pour nous et pour le pays tout entier qui travaille et qui lutte avec ardeur pour régénérer les pertes que lui a infligées la crise rioplatense de 1891, la question pendante ne peut être traitée avec un autre critérium que celui qui résulte de la triste réalité du présent et de la vision chargée d'espérances de l'avenir.

La morale administrative ne perdrait rien en laissant en vigueur les concessions émanées de gouvernements antérieurs: en échange le pays perdrait beaucoup si l'on renvoyait à plus tard les rabais projetés. Pendant qu'on discute devant les tribunaux les concessions et qu'on attendrait une sentence définitive, de laquelle dépendrait l'exonération de l'impôt, la navigation se serait détournée de nous, les établissements industriels auraient émigré aux ports voisins, et le commerce maritime aurait décliné considérablement.

LA VIE A PARIS

Permettez-nous, Messieurs, quelques observations générales encore sur les questions relatives au projet du P. E.

La navigation extérieure d'une nation maritime se développe sous l'influence de deux causes principales. La première dépend de sa vie économique, de son activité industrielle et de son progrès matériel, la seconde est directement subordonnée à la sagesse des lois prévoyantes et à l'action féconde des gouvernements bien inspirés.

La première de ces causes est réalisée par le développement des forces vitales du pays et par sa puissance productive qui, en même temps qu'elle crée de nouvelles branches de

travail, le pousse à croître en population et à augmenter les consommations et les importations, d'où émanent le perfectionnement social et les richesses qui sont la première condition de la civilisation. Et c'est pour cela, en définitive, que les efforts concertés des collectivités concourent à un but unique qui est l'accroissement de la production nationale, sous l'empire des réalités de la vie et des exigences caractéristiques de l'époque.

En théorie pure, l'importance de la navigation extérieure, pourrait se mesurer par celle de l'échange international des produits. Mais, parmi nous, d'autres causes transitoires interviennent, qui provoquent, comme il arriva en 1889, une augmentation progressive de la navigation, sans que cette augmentation soit représentée par des chiffres équivalents dans les importations et exportations.

Ces causes, éliminées comme elles tendent à l'être, par le perfectionnement du mécanisme commercial dans le pays voisin, ce progrès revient en arrière jusqu'à ce que l'offre et la demande des frets locaux arrivent à s'équilibrer.

C'est ainsi qu'après avoir un peu mérité sur le phénomène des nombreux navires qui n'aboutissent à notre port pour n'y effectuer d'autres opérations de commerce que le chargement ou le déchargement du diéisme de leur tonnage, on remarque que notre mouvement maritime croissait artificiellement grâce aux particularités des frets qui permettaient l'embarquement de marchandises avec facilité de les décharger à Montevideo ou à Buenos Ayres et aussi parce que, quand les opérations de déchargement s'effectuaient dans le pays voisin, en rade ouverte, notre port offrait plus de commodité pour ravitailler de charbon les vapeurs.

Mais voici que, maintenant, les opérations maritimes, dans la République Argentine, ne s'effectuent plus en rade ouverte, — que les vapeurs n'acceptent point sous la condition de recevoir une charge optionnelle ni même celle de recevoir une charge directe pour notre port, si celle-ci est en si petite quantité qu'elle ne compense pas pour eux les dépenses énormes de notre port.

La modicité des impôts dans les ports de Buenos Ayres et de la Plata, plus que les commodités offertes par eux, ont enlevé à notre port ses avantages naturels. C'est cela, — et non la crise, plus intense et plus grave l'été qu'ici, — c'est cela qui explique que tant que la navigation à vapeur augmentait constamment dans les ports argentins, elle diminuait dans les nôtres.

Les causes artificielles qui donnaient la vie et l'animation à nos ports disparaissent, ceux-ci restent réduits au petit mouvement qu'exige l'échange international, qui n'arrive pas, comme on l'a démontré, à 100,000 tonnes enregistrées par la statistique.

Nous devons attendre, par conséquent la réalisation de la première des causes de développement de la navigation que nous signalons avant, et qui ne peut se produire que par le cours régulier du temps.

Cet accroissement de la navigation que nous pouvons appeler végétatif est fort lent et intermittent. Une bonne politique économique conseille dès lors de recourir aux agents qui déterminent la seconde des causes de développement du commerce maritime.

En première ligne, la modicité des droits de port pour les navires qui y feraient des opérations de commerce. Par ce moyen on a la certitude que le système actuel d'affrètement ne sera pas modifié et que les vapeurs continueront à venir avec plus ou moins et même sans charge aucune.

En second lieu, l'exonération absolue de tout impôt pour les navires qui ne feront pas d'opération de commerce. On attirera ainsi la navigation de transit pour le Pacifique, l'Amérique Centrale, la Nouvelle Zélande, etc., pour le ravitaillement en provisions de bouche et combustible. Cette exonération fait de notre port une escale obligée pour ordre d'armateurs et de consignataires. Elle crée du travail bien rémunéré pour tous ceux qui s'occupent de l'architecture navale.

Elle assure un écoulement avantageux à nos produits ruraux. Et en synthèse, on peut dire que tout navire qui arrive à nos ports contribue au progrès de notre commerce, même s'il n'y séjourne que quelques heures, parce qu'il y a besoin des services de quelqu'une des branches qui le composent.

En troisième ligne se trouvent les sages dispositions douannières qui stimulent le commerce de transit avec les pays voisins. Nous avons à la portée de la main un Etat puissant et riche, Rio Grande, et cependant nous voyons que le port de la Plata a monopolisé le rembarquement et le transbordement des marchandises, machines et matériaux de constructions destinés à ce pays.

Un tel ensemble de mesures de prévision, sagement combinées pour conduire au même but, produiraient des résultats incalculables pour le progrès du pays, et dès lors bien supérieurs à ceux qu'on peut attendre de la navigation extérieure réduite à l'échange international des produits nationaux, si grande que devienne l'expansion commerciale et quelque soit le développement ultérieur de la production et des consommations.

Bien que nous ayons eu occasion d'apprécier le zèle patriotique avec lequel vous vous occupez, messieurs, des questions de cette nature, il nous a paru qu'il ne serait pas inopportun de présenter une ample démonstration des raisons que nous avons pour supplier la Chambre de vouloir bien accorder une attention toute spéciale à cette affaire, et approuver le projet de loi du P. E., comme l'unique solution, sinon la plus strictement légale, au moins la plus pratique et la plus convenable pour les intérêts du pays.

Montevideo 20 novembre 1891.
(La pétition est revêtue de la signature de tous les agents des vapeurs transatlantiques).

LA VIE A PARIS

PARIS, 20 octobre.

Pendant huit jours encore, peut-être, le public parisien lira avec quel intérêt tout ce qui pourra s'écrire ou se dire sur le général Boulanger, mais cela ne dépassera sûrement pas la semaine. Paris aurait même fait au trépas de son ancienne idole une mesure de curiosité plus érolite encore, n'était le coup de pistolet qui a surpris tout le monde, amis et ennemis.

Les premiers cependant, ceux du moins qui connaissent depuis longtemps l'ex-ministre de la guerre, auraient dû être suffisamment édifiés sur son très mince fonds de résistance au péril féminin. Lui-même, du reste, était très franc sur ce point. Il y a trois ans, en pleine jouissance de popularité, au plus beau moment de son étoile, on l'entendit, dans un salon ami, confesser que l'ambition avait jusqu'alors primé chez lui toute autre passion, mais pour ajouter ensuite: « J'ai toujours peur des femmes. » Sur quoi un des cœurs, doublé d'un flateur, rappela tout haut au général deux exemples historiques fameux: Nelson oubliant et oubliant l'Angleterre aux pieds de lady Hamilton, et Bonaparte abandonnant son armée pour aller rejoindre à Mantoue Josephine qui venait d'épouser et qu'il aimait alors passionnément. Boulanger répondit à ces deux évocations par un sourire qui semblait amnistier complètement Nelson et Bonaparte. Sa liaison avec Mme de Bonnemains venait de commencer.

C'est tout de suite, en effet, que s'éleva l'empire de cette femme sur le général et quelle maîtresse preuve peut-on avoir de son influence que la demande en divorce formulée par Boulanger contre sa femme, et qui sembla alors un véritable défi au bon sens, une imprudence inouïe au moment où il fallait au boulangisme le concours de la Droite catholique. Rien n'y fit cependant. En vain les amis les plus intimes supplèrent-ils Boulanger de revenir sur sa détermination, il résista, et le procès aurait très probablement suivi son cours si ceux qui voulaient l'empêcher à tout prix n'avaient employé un ingénieux moyen détourné qu'il est curieux de rappeler.

Un jour, un personnage considérable du parti catholique vint trouver l'archevêque de Paris et lui tint à peu près ce langage: « Le général Boulanger peut devenir, s'il arrive aux affaires, sinon un appui pour l'Eglise, du moins l'initiateur d'une trêve dans la lutte engagée entre elle et la République. Or quelle autorité aura-t-il aux yeux des catholiques s'il veut divorcer? Ils ne le croiront même pas voter pour lui. Donc, puisqu'il ne cédera pas son côté sur ce terrain, ne pourrait-on pas faire appel aux sentiments religieux de sa femme et engager cette dernière à faire disparaître la cause pour laquelle le divorce est demandé, en réintégrant le domicile conjugal? »

Ce langage fut écouté. Un ami de l'archevêché alla trouver Mme Boulanger. Il n'eut pas de peine à la convaincre que le divorce était une institution détestable, mais qu'elle elle riposta: « Ce n'est pas moi qui le demande, on lui dit que je le demande. »

On lui dit cependant que ce qui enflammait surtout le divorce aux yeux des catholiques, c'était la facilité qu'il donnait au divorce de se remarier. Le scandale dont le général Boulanger serait l'auteur en contractant une nouvelle union, sa femme étant vivante, devait être évité à tout prix. Mme Boulanger se laissa persuader et se rendit au tribunal. Là, il y eut un véritable coup de théâtre. Au moment où l'avocat du général allait prendre acte une seconde fois du refus de la femme d'aller vivre sous le même toit que son mari, Mme Boulanger déclara à haute voix que ses idées s'étaient modifiées. Le président n'avait plus alors qu'à rayer l'affaire du rôle. Ce qu'il fit.

N'importe! Le seul fait que Boulanger ait couru le risque de ruiner ses espérances politiques en intentant une demande de divorce, prouve surabondamment qu'il n'était plus de taille à jouer un rôle, dès qu'une femme, même douce et passive, intervenait dans sa vie.

Comme on prend vite feu, Dieu juste! dans certains milieux parisiens. Dès le lendemain de l'échec à la Comédie française de « L'Ami de la Maison », on ne rencontrait que des gens demandant la suppression du Comité de lecture. Pour un peu l'on réclamait la tête de Coquelin cadet.

Il faut cependant s'entendre. Si un comité est impardonnable d'accueillir ce qu'on appelle un projet de théâtre ou d'opéra, c'est un crime dont le partage la responsabilité avec beaucoup de directeurs. Pour vous en convaincre, vous n'avez qu'à parcourir le bilan des pièces jouées pendant l'année dernière, sans remonter plus haut, on dirait d'une liste de déclarations de faillites.

D'autre part, je comprendrais la levée de bouillottes dirigée en ce moment contre la Comédie de lecture si ce dernier eût traité systématiquement telle ou telle école. Mais depuis qu'on a joué à l'Opéra le *Parlement* de Richelieu, on ne tient plus debout, et, quant aux autres représentants du naturalisme au théâtre, il me semble qu'ils peuvent encore faire un stage. M. Porel est une exception. On ne trouvera pas toujours des directeurs jouant des « Jeunes » infatigables au très grand préjudice de leurs intérêts. Car enfin, les pièces de M. Ancey n'ont pas fait recette, et l'on ne dit que la mer de M. Julien ne dérange pas davantage les loisirs du caissier de l'Odéon.

Il est très commode d'accuser la Comédie française de routine et de rappeler ses résistances d'autrefois à la poussée du romantisme au théâtre. Mais de ce qu'elle a eu tort en 1890 de ne pas recevoir des pièces faites pour intéresser le public comme *Norman ou l'île d'If*, est-elle bien blâmable aujourd'hui de faire attendre les auteurs qui ne sont joués aucune part que devant des banquets?

Egalement, à défaut d'auteurs de premier ordre, est-elle bien inexcusable d'avoir sa scène à des vaudevillistes? Picard et après lui Scribe n'avaient-ils pas débuté par ce genre moeste avant d'aborder la maison de Molière pour le plus grand profit matériel de cette dernière?

La vérité est que la Comédie française se trouve dans un cruel embarras pour une cause qui ne lui est pas imputable, à savoir la pénurie actuelle d'auteurs. M. Dumas se recueille et travaille très lentement à une pièce qu'il a promise depuis longtemps; MM. Sardou et Meilhac, qui n'ont en d'ailleurs que des demi-succès au Théâtre-Français, ne se trouvent pas — ou du moins n'en ont pas l'air — d'écrire de nouveau pour les comédiens ordinaires de la République.

M. Pailleron, comme M. Dumas, n'est pas un improvisateur, et la mort de Mme Samary-Lagarde, pour laquelle il aimait à écrire des rôles, l'a détourné momentanément. A ce qu'on affirme, d'une pièce commencée. Voilà pour les grands maîtres du théâtre. A défaut de ces noms retentissants, à qui voulez-vous que la Comédie française fasse appel? Citons les auteurs qui se sont révélés dans le genre sérieux ou même tempéré depuis quelques années: J'ai bien cherché, pour ma part, je ne trouve pas un seul nom qui me

vienne sous la plume. Restent donc les amateurs, les vaudevillistes dont quelques-uns sont sortis de pair depuis quelque temps. M. Boucheron était du nombre. On a pris son « Ami de la Maison » et l'on a en tort, puisque la pièce a échoué. Mais de pareilles mésaventures peuvent arriver, à tous les théâtres, et, encore une fois, qu'on apporte des grives à la Comédie française, elle sera très heureuse de ne pas se rabattre sur les merles.

LES GLANES D'UN LISEUR

La barbe de Sarcy

La lutte engagée à Paris par les gars du café pour « la liberté de la barbe », a fourni à Sarcy une amusante reminiscence universitaire:

Il me semble que chacun, sur cette question du port de la barbe, devrait avoir à consulter que son goût personnel et le tour de son visage. Il y a des figures que relève singulièrement la barbe; il y a des bouches dont on dirait volontiers, si la moustache n'en eût exécuté pas la lideur, que ce sont de sales gueules. Chez d'autres, la barbe portée touffue et trop raide durcit le visage et lui donne une expression féroce. Pourquoi n'aurait-on pas le droit d'accommoder l'arrangement de ses appendices: favoris, moustaches, barbe ou barbe, à l'air de sa personne, d'en tirer parti pour l'agrément de sa figure?

Je ne puis oublier qu'un ministre de l'instruction publique s'avisa, il y a 40 ans et plus, d'interdire aux professeurs le port de la barbe et des moustaches, et que ce fut dans l'Université un *folle général*. La nature qui m'a donné une face très courte et large, m'a creusé en outre au menton une fossette profonde; une fois rasé, je me regardais dans une glace et poussais un cri d'horreur. Je ne me reconnaissais plus. J'allais à M. le ministre une humble pétition, à seule fin de garder l'intégrité de mes ornements naturels. M. Fortoul ne boudait pas. Il m'en voya en disgrâce à Lenoir, où je laissai tranquillement, loin des inspecteurs, repousser ma barbe. Au reste, la circulaire ne tarda pas à passer partout à l'état de lettre morte, et les barbes recommencèrent à fleurir sur le visage des professeurs qui n'en firent leurs classes ni mieux ni plus mal.

De plus en plus fort

Il y a dans de Molière des folles, le mélodrame de MM. Montpigny et Dorman, un clown énorme, une scène d'exécution capitale. Malheureusement le rideau tomba avant le coup de théâtre. Un ami de M. Jules Lemaître a trouvé mieux:

Si j'étais directeur de théâtre, je commencerais par montrer l'exécution jusqu'au bout. Cela, vous le comprenez, enfoncerait totalement le pathétique d'*Hamlet* ou de *l'Ecce homo* ou de *la Tour de Nèste* ou de *la Tour de Nèste*. Ce ne serait d'abord qu'un mannequin qui serait décapité. Une vassie pleine de sang jeterait à l'illusion. Mais je ne m'en tiendrais pas là...

Je ferai annoncer, par les journaux et par de nombreuses affiches, que, dans le cours des représentations, il y en aurait une, dont je ne fixerais point la date, où l'exécution serait réelle, ou un homme vivant serait vraiment décapité pour l'établissement de ses concitoyens. Je suis persuadé que, en y mettant le prix, on trouverait une victime de bonne volonté. Il y a bien des pères de famille qui se suppriment sournoisement pour que leur veuve puisse bénéficier d'une assurance. Or, cela, qui connaît les hommes, affirme que si on installait sur le boulevard des guillotines automatiques il y aurait des amateurs pas beaucoup si vous voulez, mais il y aurait surtout l'exemple aidant...

Donc, le public se précipiterait à mon drame, espérant toujours tomber sur la bonne soirée. C'est une certitude, pour le moins, de représentations fructueuses. Puis, quand je sentirais que la foule a de la méfiance, — un soir, l'exécution aurait lieu pour de bon. On pourrait, dans les entr'actes, en constater la sincérité et voir, au foyer du théâtre, la tête et le tronc. Vous jugez de l'effet. Après quoi, j'annoncerai une seconde exécution réelle pour l'une des soirées du semestre.

L'avenir du décor

M. Louis de Meurville, de la *Gazette de France*, le prédisait ainsi:

Il faudra en arriver à la méthode de quelques Anglais qui jouent du Shakespeare en plein nature, dans un cadre approprié à la scène. Ce jour-là, il faudra des trains spéciaux pour assister à une pièce.

Premier acte en Normandie, dans une prairie entourée de pompiers.

2^e acte, dans les Ardennes, au milieu d'une forêt, sur la flanc d'une montagne.

3^e acte, sur un lac de la Suisse.

Les pièces de Wagner, qui durent 4 et 6 heures, ne seront rien auprès de certaines pièces classiques qui exigent ainsi un déplacement de plusieurs jours.

On a dit que la France n'a pas le droit d'intervenir puisqu'elle s'est refusée de prendre part à l'expédition contre Arbi-Pacha, mais cette raison ne tient pas debout, car les assurances données par lord Granville, que notre occupation ne serait que temporaire et désintéressée, ont été données après le refus de la France de participer à ce conflit, et non pas avant, et ces assurances ont été répétées par lord Salisbury.

La France est entrée en Syrie en 1860, et s'en est retirée en 1861; nous sommes entrés en Egypte en 1882 et nous y sommes encore.

Mais l'Egypte ne nous est d'aucune utilité; en cas de guerre nous prendrions la route du Cap pour arriver aux Indes.

Cependant, nous ne voudrions pas céder l'Egypte à la Turquie ni permettre au gouvernement de nous y remplacer, mais nous sommes

LA QUESTION EGYPTIENNE

Le *Daily News* s'exprime ainsi au sujet de la question égyptienne:

Assurément nous avons agi noblement en gouvernant l'Egypte comme nous l'avons gouvernée, mais il serait encore plus noble de tenir la parole que nous avons donnée d'évacuer le pays dès que notre mission y serait accomplie.

On a dit que la France n'a pas le droit d'intervenir puisqu'elle s'est refusée de prendre part à l'expédition contre Arbi-Pacha, mais cette raison ne tient pas debout, car les assurances données par lord Granville, que notre occupation ne serait que temporaire et désintéressée, ont été données après le refus de la France de participer à ce conflit, et non pas avant, et ces assurances ont été répétées par lord Salisbury.

A la Marseillaise
Cordonnerie Non Plus Ultra
MAGASIN DE CHAUSSURES
SUR MESURE
de
THEODORE FOURNERY

Inventeur des Bottines à la "EIFFEL", qui jouissent de tant de faveur auprès du monde élégant, M. Fournery a aujourd'hui l'honneur d'offrir la chaussure de sa nouvelle invention SOCIALISTE qui est appelée à faire fureur parmi les personnes de bon goût.

PRIX MODERES
407 - CALLE 18 DE JULIO - 407

PLATINAS FINAS ET REED Y BARTON
Y DE CHRISTOFLE
Precios sin competencia
SURTIDO UNICO EN MONTEVIDEO

PRECIOS MARCADOS Y FIJOS
Gran exposición Entrada libre

Armeria del Cazador

CALLE 18 DE JULIO N. 15 ESQUINA ANDES

HÔTEL FRANÇAIS
PANIER FLEURI

Calle 25 de Mayo Esquina Colon
Este establecimiento se recomienda por su posición especialísima y el servicio esmerado encontrando los viajeros en este hotel, todas las comodidades y las aptitudes unidas a un afluente y sobre todo a la economía. Restaurant a la carta. Salón especial para banquetes, piezas salones amueblados para familias y hombres solos.

CIGARETTES MADAME
176 - CALLE BUENOS AIRES - 176

BITTER "SECRESTAT"
VINO TINTO DE BURDEOS MARCA

"COUSTAU"

EN DEPÓSITO Y DESPACHADO
UNICO INTRODUCTOR: F. L. RUETE.
Succ. or de Edm. Barthold.
49 - SOLIS - 49

BARRACA VASCONGADA

Vente de charbon de toute espèce. Bois de chauffage pour four, etc. Grains, maïs, sons de toutes qualités, foin, luzerne sèche.

Sel de Cadiz

737 - CALLE 18 DE JULIO - 737

CORDON

Téléfono Cooperativa Nacional 1103.

BEAU NOTAIRE
PAR PIERRE NINOUS

TROISIÈME PARTIE
LE FILS DU PROSCRIT

L'EXTRAIT MORTUAIRE

— Je ne sais pas.
— Et le vrai nom de Mme Henri, ne l'a-t-il jamais prononcé devant vous ?
— Jamais.
— Merci, Madame, dit Etienne; hélas vos indications nous sont tout à fait inutiles.
— Est-ce que le nom vous est absolument indispensable? demanda la gouvernante après quelques secondes de réflexion.
— Absolument.
— Eh bien, il aurait peut-être encore un moyen de le savoir.
— Lequel? Lequel? Miséricorde! dites vite, vous nous faites mourir!
— Allez à l'église Saint-Michel, Southampton; là, maître, je le sais, sur le registre de la paroisse, mentionnés tous les noms et prénoms de Mme Henri; il a également, il me semble dépo-

se entre les mains du vieux ministre quelques papiers rapportés plus tard d'Amérique, à un autre voyage.

Etienne poussa un cri de joie, remercia vivement la gouvernante et, prenant les mains de Jeannine, il lui traça tout ce que la vieille venait de lui confier.

La jeune fille fut sur le point de tomber en syncope.

— Remerciez-la de nouveau, Etienne, s'écria-t-elle; remerciez-la, et dites lui, qu'elle vient d'accomplir la plus belle action de sa vie; elle sauvera probablement une innocente.

Sans parler, puis-je leur langage n'était pas le même, Jeannine s'approcha de la vieille femme et, se trouvant trop impuissante pour lui exprimer sa reconnaissance, spontanément elle l'embrassa.

De nouveau, la voiture poula vers Southampton; la nuit était complètement venue.

Dans le ciel s'allumaient les étoiles, et les deux jeunes gens, appuyés l'un contre l'autre, oubliant un peu leurs inquiétudes, car leurs mains étaient enlacées, leur souffle se confondait presque, et dans le silence de la campagne déserte, ils s'aimaient trop pour ne pas écouter leurs cœurs chanter l'éternelle chanson de l'amour.

Cependant, comme on arrivait devant l'abbaye de Nottley, un frisson secoua Etienne; il

OUVRAGES NOUVEAUX
DE
A. BARREIRO Y RAMOS

Ouvrages d'Emile Zola, à 0.90 le vol. — Les Rougon-Macquart: Histoire naturelle et sociale d'une famille sous le second empire. La fortune des Rougon, 1 vol. La Curée, 1 id., Le Ventre de Paris, 1 id., La conquête de Paris, 1 id., La faute de l'abbé Mouret, 1 id., Son Excellence Eugène Rougon, 1 id., L'Assommoir, 1 id., Une page d'amour, 1 id., Nana, 1 id., Pot-Bouille, 1 id., Au Bonheur des Dames, 1 id., La Joie de vivre, 1 id., Germinal, 1 id., L'œuvre, 1 id., La Terre, 1 id., Le Réve, 1 id., La Bête humaine, 1 id.

ROMANS ET NOUVELLES
Thérèse Raquin, 1 vol., Madeleine Férat 1 id., La confession de Claude 1 id., Nais Micoulin 1 id., Contes à Ninon 1 id., Nouveaux Contes à Ninon 1 id., La Capitaine Barle 1 id., Les Mystères de Marseille 1 id., Le vœu d'une morte 1 id.

ŒUVRES DIVERSES
Mes Haines 1 vol. Le Roman expérimental 1 id., Les Romanciers naturalistes 1 id., Le Naturalisme au théâtre 1 id., Nos Auteurs dramatiques 1 id., Documents littéraires 1 id., Une Campagne 1890-1891 1 id.

THÉÂTRE
Thérèse Raquin, Les Héritiers Rabourdin, Le bouton de Rose, un volume.
En collaboration avec Guy de Maupassant, Huysmans, Gervais, Hennique, Alexis: Les soirées de Médan 1 volume.

AUX PÈRES ET MÈRES DE FAMILLE
ECOLE DES FRÈRES DE LA SAINTE FAMILLE

On reçoit des pensionnaires, des demi-pensionnaires et des externes.
Pour traiter s'adresser:
RUE AGRICOLA N. 217

Medalla de Oro
Diploma de Honor
ASMA
Gatarrho
Opresion
Tos nerviosa
Enfisema pulmonar
Afecciones de las Vias respiratorias
Para el inmediato alivio de estas diversas Afecciones y para su cura nada iguala ni supera al
PAPEL Y LOS CIGARROS de GICQUEL
Farmacéutico de 1.ª Clase, en PARIS
DEPOSITOS EN TODAS LAS PRINCIPALES FARMACIAS
En Europa y América: BENJAMIN PARRON & Co.

SECTION MARITIME

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS
Messageries Maritimes

Le paquebot français:

CONGO

Capitaine: VACQUIER.
Partira le 21 Novembre à 8h du matin faisant escales à Rio Janeiro, Bahia, Pernambuco, Dakar, Lisbonne et Bordeaux.

abandonna la taille de Jeannine, se dégagea lui-même des bras de la jeune femme, et, se penchant violemment hors de la portière, il ordonna au cocher d'arrêter.

— Qu'est-ce que c'est? demanda la jeune fille étonnée de la subite émotion de son compagnon de route.
Etienne du doigt lui montra la haute silhouette d'un homme que les rayons de la lune éclairaient en plein.

Debout contre les vieilles ruines tapissées de lierre, les bras croisés, il considérait les pierres grises et moussues d'un air de profonde mélancolie.
Son ombre, que les lucres fantastiques de la lune allongeaient encore, paraissait gigantesque. Son profil se détachait net et distinct.

— Ah! Dieu du ciel, s'écria Etienne, vois donc, Jeannine, c'est lui!... c'est lui!...
Et sans laisser à la jeune fille le temps de le questionner, il sauta à bas de la voiture, et, escaladant le talus, il bondit vers les ruines.

Au bruit qu'avait fait Etienne on cherchant à gravir la roche escarpée, l'inconnu avait regardé à ses pieds.

Mais ses yeux ayant rencontré le visage du jeune homme, il jeta soudain un cri, et tout à coup disparut derrière les pans de muraille à moitié écroulés.

En arrivant en haut du talus, Etienne ne

vit que la roche déserte; mais Jeannine, de la route, n'avait perdu aucun des mouvements de l'inconnu.

— Là, cria-t-elle à Etienne en lui désignant la masse noire des ruines, là, il s'est caché là!

Le jeune homme n'hésita pas; il s'engagea au milieu des murs écroulés ou branlants, des pierres tombées, errant dans le dédale étroit et inextricable que formaient les ronces sauvages, les lierres, les chardons, et toutes les plantes qui envahissent les endroits abandonnés.

Quelques chouettes dérangées de leurs nids s'envolèrent devant lui et frôlèrent son visage de leurs larges ailes; mais ce fut tout: l'inconnu ne se rencontra nulle part.

Après une heure et plus de recherches, Etienne dut revenir vers la voiture.

— C'est lui, cependant, murmura-t-il. C'est lui!... j'en suis sûr, je ne me suis pas trompé!

Le vapeur français

CHARENTE

Capitaine: LEMOINE.

Partira le 27 Décembre pour Dunkerque et Bordeaux

Le paquebot français:

PORTUGAL

Capitaine: LECOINTRE

Partira le 6 Décembre à 3 heures du soir faisant escales à Rio Janeiro, Dakar, Lisbonne et Bordeaux

Le vapeur français,

CORDOUAN

Capitaine: SICARD

Partira le 13 Décembre pour Bordeaux, faisant escales au Brésil et Las Palmas.

Pour plus amples informations et pour traiter du fret des marchandises s'adresser à l'Agence, rue Zabala 72.

L'Agent, B. GIRARD.

Mensajerías Fluviales del Plata

ITINERARIO

DEL VAPOR NACIONAL

MONTEVIDEO

Sale todos los viernes para Buenos Aires, Pampa, Fray-Bentos, Gualeguaychú, Uruguay, Paysandú, Villa Colon, Guayirú, Concordia.
Llega del Salto y escalas todos los jueves.
Admite pasajeros, cargas encomiendas y dinero a flete para dichos puntos.
Vapor Nacional

LIBERAL

Capitan: Pintos.
Sale todos los martes para Salto y escalas tocando en Colonia.

Calle Piedras, núm. 173. Ernesto Julia.

CHARGEURS REUNIS

COMPAGNIE FRANÇAISE

DE NAVIGATION A VAPEUR

Le vapeur français

DOM PEDRO

Capitaine: CREQUER

Partira le 10 Novembre pour Dunkerque et Havre.

Le vapeur français

PARAGUAY

Capitaine: BUGAULT

Partira le 6 Décembre pour Dunkerque et le Havre.

Prix des Places
1re. classe Fr. 750. 3me distincte 350—3me. 150

Pour plus de renseignements sur les passages et les frets s'adresser à l'Agent.

P. TALHOARNE
204-Rue Piedras, altos.
Téléphone «La Cooperativa» num. 172.

P. S. N. C.

COMPAGNIE DU PACIFIQUE

Ligne bi-mensuelle de vapeurs

ENTRE
Liverpool, Rio de la Plata et Valparaiso

Deservie par les magnifiques vapeurs suivants:
Aconcagua 4112 tns. John Elder 4112 tns.
Araucania 2877 " Liguria 4688 tns.
Britannia 4132 " Magellan 2856 tns.
Galicia 3829 " Potosi 4276 tns.
Iberia 4702 " Patagonia 2856 tns.
Sorata 4059 tns.

Vingtes à l'Europe en 18 dias

Le rapide vapeur anglais

SORATA

Capitaine: C. ADEY.

Partira le 7 Décembre 1891
Pour Rio Janeiro, Lisbonne, Vigo, Bordeaux, Plymouth et Liverpool.

PASAJES A VIGO: 30 PESOS

8 AÑAS GRATIS DE QUARANTENA.
Il sera servi gratuitement du vin aux passagers DE TOUTES LES CLASSES à bord de TOUTES les vapeurs de la compagnie.

Pour plus de détails s'adresser à:

Wilson, Sons & Co. Limited

AGENTS A

MONTEVIDEO: BUENOS AIRES

RUE SOLIS 55 RUE RECONQUISTA 31
Rio Janeiro, Santos, Bahia, Pernambuco et San Vincent.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

DE

TRANSPORTS MARITIMES

A VAPEUR

SERVICE RÉGULIER

DE BUENOS AIRES A NAPLES

vapeur français,

Le vapeur français:

AQUITAINE

Commandant: BONNET

Partira le 10 Novembre 1891 pour Santos, Rio Janeiro, Bahia, Marseille, Barcelone, Gênes et Naples.

Le vapeur français:

ESPAGNE

Commandant: ALLEMAND

Partira le 10 Novembre pour Santos, Rio Janeiro, Bahia, Marseille, Barcelone, Gênes et Naples.

FLÔTE DE LA COMPAGNIE

(LIGNE DE L'AMÉRIQUE DU SUD)

Région	Capacité (tonneaux)	Vitesse (nœuds)
Béarn	5.000	2.00
Bourgoigne	2.500	1.00
Bretagne	3.000	1.00
La France	4.000	1.00
Poitou	2.800	1.00
Provence	2.800	1.00
Aquitaine	5.500	2.00
Espagne	6.000	3.00

PASSAGES DE MONTEVIDEO A PARIS
On délivre des passages de Montevideo à Paris en 1re et 2e classe. Les passages d'aller et retour sont valables pour 45 jours, et ceux d'aller et retour pour 6 mois, à compter de la date du départ.

Les passagers peuvent obtenir dans les mêmes conditions des billets de Paris à Montevideo aux bureaux de la Société, rue de la Chaux-de-Fonds, 21.

Prix des passages d'aller: 1re classe 112-2me. 105-3me. 45. — Aller et retour: 1re. class 240—2me. 180—3me. 75.

En cas de quarantaine en Europe, les frais de passagers de 3me. classe seront pour ceux de la Compagnie.

Les passagers qui prendront des billets d'aller et retour jouiront d'un rabais de 20%.

Les personnes qui désireront faire faire des passages d'Europe payeront leur passage ici contre une lettre de crédit et dans le cas où le voyage n'aurait pas lieu le prix du passage sera intégralement remis.

Pour plus de détails, fret et voyages s'adresser à l'Agence.

RUE ZABALA 72.

Soulas, Benausse & Co

Leux jeunes gens n'avaient le temps ni de chercher à approfondir ce nouveau mystère, ni même à acquiescer à la certitude absolue que l'inconnu qui errait dans les ruines de Nottley était réellement le mari d'Etienne.

Etienne, qui savait que les assises étaient commencées, ou sur le point de l'être, désirait de toutes ses forces revenir en France le plus tôt possible.

Jeannine, à laquelle il avait caché ce détail, avait néanmoins la même impatience; on s'était dit, malgré la précaution d'Etienne, un instinct secret l'avertissait que, là-bas, l'heure suprême allait sonner pour Margot.

Dans l'abbaye, on avait perdu un temps précieux, et lorsque les jeunes gens arrivèrent à Southampton, il était trop tard pour qu'on pût se rendre à l'église de Saint-Nicolas.

Il fallut remettre la visite au lendemain, et ce fut une nouvelle nuit d'angoisse que Jeannine et son fiancé durent encore passer à l'hôtel du Royal York, dans lequel ils étaient descendus.

Il y avait trop longtemps qu'ils attendaient ce moment; trop de choses s'étaient mises entre leur espérance et sa réalisation, pour qu'ils ne fussent pas en proie tous les deux à une agitation qui tenait du délire.

(A suivre.)