

INSERTIONS

S'adresser au Bureau du journal
8 à 11 heures du matin et de 1 à 6
res du soir,

Rédaction et Administration
URUGUAY 26
(Imprenta Latina)

UNION FRANCAISE

PETIT JOURNAL DU MATIN

III Année Num. 726-606.

Directeur: J. G. BORON DUBARD

MONTEVIDEO—Samedi 30 Septembre 1893

UN PERIL BLANC

Le manifeste du directoire du parti blanc, en éclatant comme une bombe au milieu des intrigues de l'influence directrice, a détourné l'attention publique de la question du second million, en monnaie d'argent, dont on assurait l'autre semaine que le gouvernement du docteur Herrera nourrit l'intention de nous gratifier avant de se donner un successeur. Le trait du Partiel

On n'en parle plus. *La Nacion* a cessé de démentir chaque motin que le contrat de frappe négocié à Buenos-Aires, au Chili ou en Bolivie ait été signé, et *El Heraldo* renoncé à nous convaincre de la nécessité et des avantages de l'opération.

Faut-il conclure de ce silence de Calchus et de la sibyle que le projet ainsi clairement cartés a été abandonné ou simplement remisé jusqu'au retour de la belle saison?

Il servit téméraire de se lancer trop vite à ce sujet dans la voie des déductions. Quant on n'a pris encore le souvenir de la remarquable obstination avec laquelle on poursuit inutilement la chine à large envergure des timbres volants, il est difficile de croire que le président et ses conseillers, ayant renoncé si vite à combler, au détriment du commerce et des travailleurs le déficit creusé par les budgétaires de tout poil.

Il faut reconnaître pourtant que l'accueil fait aux initiatives de la presse officieuse n'a rien eu d'encourageant. En dehors des deux feuillets notoirement inféodées aux hommes du pouvoir, il n'est pas un journal qui n'ait protesté contre l'idée incongrue d'une nouvelle frappe de métal blanc.

Le commerce n'a pas été moins unanime dans sa réprobation, et si saud qu'on soit au palais du gouvernement ou au bœufé de la rue Cucelones le cri des boutiques a dû s'y faire entendre.

Ce serait, malgré tout, se faire beaucoup d'illusion, si on en venait à croire que la presse et les boutiques ont pu entamer la cuirasse et arriver jusqu'au cœur des paladins de l'insuffisance officielle.

«Qu'ils chantent pourvu qu'ils paient», disait Mazzini, impitoyablement chantonné par les Parisiens.

«Qu'ils s'égosillent tant qu'ils vont pourvu que nos volontés s'accouplissent et qu'on ne touche pas à notre situation», répondent volontiers à leur tour le Président Herrera et ses conseillers intimes.

Nous serions, par suite, nullement surpris, si nous apprenions tout à coup, aujourd'hui ou demain, que le contrat pour la frappe d'un deuxième million en pièces d'argent est dûment conclu et signé, malgré les observations de la presse, malgré les protestations du commerce, et malgré même les déliances qui inspirent à un grand nombre de colorados intrépides cette invasion de métal blanc.

On ne saurait trop répéter pourtant que l'heure est aussi mal choisie que possible pour une expérience de ce genre.

L'émission projetée ne répond à aucun besoin réel, si ce n'est à celui de fournir à l'Etat par une contribution déguisée les subsides destinés à combler le déficit creusé par l'imprévoyance et par l'obstination relus de toute économie positive.

Jamais la crise subie par le métal blanc n'a été plus aiguë qu'à l'heure actuelle; l'avilissement de l'argent a pris des proportions inquiétantes indes pour le crédit de nations puissantes; chaque jour est marqué par une baisse nouvelle dans la cote des lingots.

Et c'est le moment qu'on choisirait pour jeter dans la circulation un million de piastres dont la valeur réelle est à peine du 50,00 de la valeur nominale et menace de tomber plus bas encore.

L'inflation indéfinie du métal argent, favorisé aux Etats-Unis par toutes les lois forgées en faveur des mises du Far West a porté enfin ses fruits. La dépréciation depuis longtemps prévue est venue, et avec elle s'est évanoui la confiance des capitaux. C'est fatal.

Les conséquences n'ont pas tardé à s'en faire sentir. Le crédit n'a guère si facile aux Etats-Unis du Nord s'est restreint à tel point qu'une maison de banque des plus sérieuses et des plus solides, dont le chef a une fortune évaluée de plus de cinquante millions, s'est vue dans l'impossibilité un jour d'escompter 500,000 francs de trésor; une compagnie déclenche de fer est restée une semaine sans pouvoir encaisser un chèque de trois millions nécessaires pour le paiement de son personnel.

Ajoutez à cela que de janvier à aujourd'hui cinq maisons de banque ont suspendu leurs paiements, et que le Trésor public en est réduit à trembler devant la diminution de sa réserve d'or, mal compensée par l'accumulation d'inses eaves des lingots d'argent pour lesquels il n'y a plus de preneur.

En Europe, en Angleterre et en France même, les banques, pour défendre leur encaisse, ont dû éléver tout le taux de l'escompte.

La situation ainsi créée dans l'univers entier par la dépréciation du métal argent n'a qu'un remède, la suspension de la frappe.

Les Etats-Unis seront obligés, à ce regard, de suivre l'exemple du vieux continent, si fort que la chose puisse répandre l'orgueil yankee et mecontenter les grands propriétaires de mines du Far West. Il y a des fatalités contre lesquelles, il est inutile de se défendre.

Serait-on sage dès lors si, au milieu de ce conflit monétaire, on condamnait, d'un cœur léger, une partie de la révolte en ordre de l'Uruguay, à céder la place à une quantité de métal déprécié qui exédera longtemps, et considérablement, les nécessités réelles de la circulation? Ce serait une erreur impardonnable et de résultats si désastreux que, quelles soient les besoins actuels du Trésor public, il y aurait folie à la commettre sous prétexte d'y subvenir.

LES NOUVEAUX HANGARS

DES MESSAGERIES MARITIMES À MARSEILLE

Les hangars des Messageries Maritimes ont été construits en 1856. A cette époque, ils furent élevés provisoirement pour parer aux besoins les plus pressants de l'embarquement des marchandises. La Compagnie des Messageries n'avait pas alors l'importance qu'elle a maintenant; son trafic, bien que considérable, représentait à peine le cinquième de celui d'aujourd'hui. Si on possédait 10 navires d'une force totale de 10,000 chevaux représentant environ une jauge de 25,000 tonnes.

A l'heure actuelle, bien que le nombre de ses navires ne soit pas plus élevé, sa flotte, composée des plus beaux types de navires, pour les paquebots ayant Marseille comme port d'attache, une force totale de 120,000 chevaux et une jauge de 110,000 tonnes.

La Compagnie des Messageries desservait alors l'Italie, la Tunisie, la Syrie, l'Algérie, l'Egypte, la Grèce, la Turquie, et quelques ports de la Mer Noire. Ses lignes nouvelles nous mettent maintenant en communication avec Madagascar, la côte d'Afrique, la Chine, le Japon, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, la Turquie, la Mer Noire, la Syrie, l'Egypte et Londres.

On peut juger par le tonnage de cette flotte et l'importance des itinéraires qu'elle dessert, de la qualité considérable de marchandises qu'elle importe journalièrement dans notre port ou qu'elle en expore. Le chiffre annuel de ses importations et de ses exportations s'élève à plus de cinq millions de colis représentant un peu plus de 4,800,000 tonnes.

Ce trafic très déréglé rendait depuis longtemps les garages construits en 1856, insuffisants. Par suite de la grande agglomération des marchandises, la manipulation des colis devenait de jour en jour plus difficile.

Il fallut se résoudre à élever de nouveaux bâtiments plus appropriés aux besoins actuels et à la rapidité qu'en est droit d'exiger à l'heure actuelle. Les Messageries as sont donc déterminées à ce effet avec la Compagnie des Docks, concessionnaire jusqu'en 1855 du terrain (parcelle A), sur lequel sont construits les hangars.

Cette concession a été faite aux Docks pour une durée de 99 ans, à moins qu'Etat propriétaire ne fasse valoir, en vertu du article 24 de l'acte, son droit au rachat de la concession en payant au concessionnaire, pendant une cinquantaine d'années restant à courir, le produit d'une annuité moyenne.

L'ensemble des plans que nous avons sous les yeux, a été dressé par M. de Lissot, ingénieur en chef et sous directeur des Docks, modifié dans certaines parties par les adaptations des services par M. Paul Dumont-Lagrange, ingénieur, fils du directeur de la Compagnie des Messageries.

Telles qu'elles seront établies, les installations et améliorations combinées font le plus grand honneur aux deux sociétés.

Le Commerce, la Compagnie et les divers services administratifs trouveront dans les nouvelles installations tous les aménagements pouvant accélérer le trafic, assurer la sécurité de la marchandise et faciliter les opérations. La ligne des hangars sera d'ailleurs, d'un très bon effet, elle se profilera sur le bord du quai Nord du bassin de la Juillette sur une longueur de 285 mètres.

L'ensemble des édifices comprendra, en partie de la Joliette; les bureaux de la douane, du commissariat de police et des postes, le hangar de l'importation, le pavillon central, le hangar d'exportation, le poste des bateaux, et la tour de l'horloge.

Le hangar de l'importation d'une longueur de 160 mètres et d'une largeur de 50 mètres aura un premier étage pour l'emmagasinement des colis qui ne peuvent être enlevés immédiatement ou qui exigent les var et out armes. Au rez-de-chaussée, ouvre des espaces libres destinés aux rails et à la grande voie charrié de dégagement, seront réservés trois compartiments spéciaux: Le bureau d'achapeau de paix sera affecté à la recouvrance de la douane, le magasin des salles et salles et le bureau des petits colis.

Le pavillon central comprendra, au rez-de-chaussée, le magasin du transit, et au rez-de-chaussée, le cabinet du chef du service commercial, les bureaux des taxes d'exportation, de la caisse (exportation), des manifestes (exportation), des importations, des connaissances, des archives du transit, du service de la Compagnie.

pour la Douane et la Régie, du chef du trans-

port, de la correspondance, des archives et des visa de l'importation. Tous ces bureaux seront installés avec luxe et confort, avec de jolis guichets grillagés à l'instar de ceux de la Banque de France. Un grand hall central sera affecté comme salle d'audience au public.

Dans le hall de l'importation, qui aura une longueur de 175 mètres sur 50 mètres de large, seront placés les bureaux des colis postaux, de l'exportation de la Douane (sortie) de la Régie, du portage, des récamations.

Sur toute la façade du sud, une galerie de 4 mètres de largeur servira à la manipulation des marchandises. Cette galerie sera desservie dans la partie Est, sur toute la ligne du hangar de l'importation, par quatre grues hydrauliques qui prendront directement les colis sur châssis et les élèveront au 1er étage.

Toutes les parties des nouveaux hangars seront en fer, relés dans plusieurs endroits par des ouvrages en maçonnerie et soutenus par cinq rangs de colonnes en fonte. Elles seront éclairées la nuit par des lampes électriques à incandescence, ou à arc voltaïque, alimenter par des dynamos qui seront actionnés par des machines à gaz.

La tour d'horloge, d'une hauteur de vingt mètres, sera entourée, au-dessus même du cadran, d'une galerie placée à quinze mètres de hauteur et destinée au service des guetters. Ceux-ci domineront de ce point la jolie et aventureuse mission de signifier les navires en mer et de communiquer avec eux au moyen de signaux.

Tous ces travaux seront terminés au mois de Janvier prochain.

Ces constructions nouvelles modifieront sensiblement l'aspect du bassin de la Joliette et le mouvement des marchandises sur les galeries, les manœuvres des grues élevant les colis augmenteront l'aspect pittoresque de cette partie de notre ville.

Ce nouvel ouillage sera, en même temps, un élément de plus pour la prospérité de cette grande Compagnie des Messageries qui, depuis 1855, lutte avec ardeur contre nos rivales étrangères et affirme, dans toutes les parties du monde, la vitalité de notre industrie et de notre commerce.

Les Troubles de Saint-Sébastien

Saint-Sébastien, 23 août.

La tranquille ville de Saint-Sébastien est depuis hier dans l'énorme. Pour la première fois depuis des troubles très sérieux ont éclaté, affrantant la dignité royale.

Il fallait s'attendre à ces désordres. Depuis deux mois tout le pays basque est en révolte.

Déjà, il y a quinze jours, au passage du ministre de la guerre, la ville de Vitoria avait fait des manifestations tumultueuses. L'état de siège fut décrété. Vic ura et à deux heures du matin le 24.

Des délégués des trois provinces basques étaient venus pour demander à la Région la suspension des réformes budgétaires. La méthode d'Alphonse XIII, avec sa correction habile, déclara qu'il n'aurait rien faire sans consulter le gouvernement.

L'opposition se grandissait. A Saint-Sébastien on chantait à tout propos le fameux *Zarzuela*, qui est un chant de guerre, qui représente pêle-mêle 40 francs par tête d'habitant, excelle de beaucoup les lessives du pays.

Il est bien certain que si nous avions été liés par la convention de l'Union latine, nous aurions pris en temps utile les mesures nécessaires pour nous débarrasser d'une partie au moins de ce stock inutile, comme l'ont fait d'autres pays mieux avisés.

Mais noblesse oblige, et pendant que nos amis de l'Union latine se disent: «La France est un banquier donné par la nature, nous assistons rongé au la veilleuse éclatante du métal argent.»

Il est temps cependant d'ouvrir les yeux et de mettre fin à une situation qui va toujours s'empirer.

La France est suffisamment riche pour payer ses propres erreurs, mais elle ne l'est pas assez pour payer celles des autres. La salut de tous les Etats contractants suppose hors de question, on croit généralement que l'Union naura rien à perdre, du fait de l'Union latine, sur son stock d'argent étranger. C'est une erreur.

«Elle perd déjà, aux termes mêmes de la Convention, 7 francs sur la moitié de son stock de monnaies italiennes et 40 francs sur son stock de monnaies grecques.»

Après avoir fait une évaluation de la quantité des monnaies étrangères qui se trouvent en France, l'auteur conclut en ces termes:

«L'Union latine est une Société dont quatre associés reposent à un cinquième leurs productions. On ne saura vraiment trouver mauvaise que ce dernier chercher à liquider sans perdre de temps, une aussi malheureuse association.

Il faut dénoncer l'Union latine.»

J'ai le triste devoir de constater que pour la première fois depuis un siècle on a entendu sur la voie publique que, à deux pas de la résidence royale, des chahuts révolutionnaires ont été organisés par des personnes qui crient: «A bas Sagasta! A mort l'ennemi des fueros!» Il n'était que temps de fermer les grilles, mais plusieurs émeutiers les escaladèrent, voulant prendre la maison d'assassinat.

La gendarmerie a été mise en état de défense, mais on a été obligé de faire usage de l'arme lourde pour empêcher l'assaut. La gendarmerie n'eut que le temps d'arriver et une véritable bagarre s'eu.

L'ensemble des plans que nous avons sous les yeux, a été dressé par M. de Lissot, ingénieur en chef et sous directeur des Docks, modifié dans certaines parties par les adaptations des services par M. Paul Dumont-Lagrange, ingénieur, fils du directeur de la Compagnie des Messageries.

Telles qu'elles seront établies, les installations et améliorations combinées font le plus grand honneur aux deux sociétés.

Le Commerce, la Compagnie et les divers services administratifs trouveront dans les nouvelles installations tous les aménagements pouvant accélérer le trafic, assurer la sécurité de la marchandise et faciliter les opérations. La ligne des hangars sera d'ailleurs, d'un très bon effet, elle se profilera sur le bord du quai Nord du bassin de la Juillette sur une longueur de 285 mètres.

L'ensemble des édifices comprendra, en partie de la Joliette; les bureaux de la douane, du commissariat de police et des postes, le hangar de l'importation, le pavillon central, le hangar d'exportation, le poste des bateaux, et la tour de l'horloge.

Le hangar de l'importation d'une longueur de 160 mètres et d'une largeur de 50 mètres aura un premier étage pour l'emmagasinement des colis qui ne peuvent être enlevés immédiatement ou qui exigent les var et out armes.

Le pavillon central comprendra, au rez-de-chaussée, le magasin du transit, et au rez-de-chaussée, le cabinet du chef du service commercial, les bureaux des taxes d'exportation, de la caisse (exportation), des manifestes (exportation), des importations, des connaissances, des archives du transit, du service de la Compagnie.

Mondragon.

A la nouvelle de la confirmation des troubles de Saint-Sébastien, qui fuoché de si près à la frontière française, des ordres ont été immédiatement télégraphiés par notre gouvernement à Bayonne et à Hendaye.

Dinalde bat d'empêcher tout froissement international, ordre formel a été donné de s'opposer à ce que des bandes armées ou non puissent franchir par voie de terre sur le territoire français.

Les Basques espagnols, qui ont pris une grande part aux guerres carlistes, sont tous passeurs de fusils, qu'ils décorent volontiers, aimant fort à faire parler la poudre.

En ce moment surprenant, et dont avoir lieu le pèlerinage national à Notre-Dame de la Guadalupe, uno uo veillance t ès grande est nécessaire; chiqueuando, en effet, plusieurs milliers de Basques, tous armés et formés par compagnies, emmenant même avec eux deux petites pieces d'artillerie de montagne, se rendent au sommet de cette colline de la Guadalupe qui domine Saint-Sébastien, et célébrent l'anniversaire des batailles du premier Empire.

Il y a toujours, à cette époque, un état d'effervescence qui, cette année, pourrait faire tourner les choses au tragique.

Or, comme les Basques espagnols n'est qu'à quelques centaines de mètres de la Bidassoa, les autorités civiles et militaires de la frontière ont reçu l'ordre de veiller, et surtout d'empêcher que les Basques français ne se mêlent à aucun de ces manifestations.</

