

un des plus importants, il est vrai, au point de vue vinicole, les détenteurs sont loin d'être d'accord sur la situation. Or, ce qui se passe dans le Bordelais, impressions-nous de le dire, se passe de même à peu près partout. On se fait juge de la position qui vous intéresse, sans se préoccuper, en quoi que ce soit, de la position voisins; on n'ose franchir l'horizon local, et l'ensemble échappe à l'appréciation.

C'est du reste ce qui explique les contradictions que chacun est à même d'observer dans quelques-unes de nos correspondances. Le même jour, du même département, on trouve souvent deux opinions diamétralement opposées.

Nous venons de finir une semaine qui n'a pas été marquée par beaucoup d'activité. Les fortes pluies que nous avons eues la semaine dernière avaient complètement enlevé la neige dans plusieurs endroits. La tempête qui sévit lundi les a encombrés de neige, en sorte que la circulation dans les campagnes est devenue fort difficile.

Nous n'avons que peu ou point de fluctuations à signaler, malgré la réduction assez générale qu'on remarque dans les stocks, principalement d'épicerie et de ferronneries. Dans cette dernière branche les affaires ont été quelque peu plus active que pendant la quinzaine précédente. Dans les épicerie, la modicité des stocks donne beaucoup de fermeté aux cours de ces marchandises. Les comestibles n'offrent rien de bien nouveau. Le poisson se fait toujours rare. Il nous est arrivé quelques centaines de barils de hareng qui ont aussitôt trouvé preneurs à \$6.00 pour No 2 inspecté et \$7.00 pour No 1.

Le commerce de la France pendant l'année écoulée

Nous recevons par la dernière malle les résultats du commerce de la France pendant l'année 1873, publiés par l'administration des douanes françaises. Commentons par constater qu'il y a accroissement tant sur l'importation que sur l'exportation.

La valeur des marchandises importées s'est élevée, en 1873, à 3,600 millions de francs contre 3,570 en 1872, 3,153 en 1869 et 3,303 en 1868, chiffre le plus élevé atteint avant la guerre. Le montant des exportations de 1873 a été de 3,926 millions, contre 3,761 millions en 1872, 3,074 en 1869 et 2,789 millions en 1868.

Si le commerce ou l'industrie ont souffert en 1873, c'est par rapport à la consommation intérieure; le commerce extérieur ne semble pas s'être ralenti, malgré les crises qui ont agité tant de pays en 1873.

Si nous entrons dans les détails, nous trouvons que la cause réelle de l'accroissement du chiffre de l'importation pour 1873, c'est la mauvaise récolte, car il est entré en cette année pour 205 millions de blé, contre 147 millions en 1872. En revanche, il est vrai, on a importé pour 142 millions de bétail au lieu de 177 millions.

Après les céréales, c'est toujours la houille qu'il faut interroger pour comprendre la signification des tableaux des douanes. Or la réponse est favorable: il en est entré pour 155 millions de francs au lieu de 148 millions; malgré sa cherté, l'industrie qui l'emploie n'a donc pas cessé de marcher.

Voici quelques autres marchandises dont l'importation a augmenté: fruits de table, sucre, cacao, café, laine, peaux brutes, lin, guano, graines oléagineuses, pétrole, cuivre,

zinc, nitrate de soude. On constate, au contraire, une diminution sur l'importation des graisses, cotons, tissus de lin, tissus de soie, tissus de laine, tissus de coton, ouvrages en métaux. Nous n'indiquons ici que les marchandises les plus importantes et qui présentent des différences notables avec les résultats de 1872.

Pour l'exportation, l'accroissement s'est produit sur les soieries, les lainages, les tissus de coton, les tissus de lin, l'orfèvrerie, les coutils, meubles, papiers, sucres raffinés, vins, poissons, bestiaux, beurres. Ont diminué les sorties des marchandises suivantes: ouvrages en peau ou en cuir, chapeaux de feutre, confection, grains et farines, sucre brut, eau-de-vie.

Le mouvement des métaux précieux est surtout remarquable, le voici pour les dix dernières années en millions de francs:

	IMPORTATION	EXPORTATION
1873.....	578	501
1872.....	382	333
1871.....	301	501
1870.....	416	261
1869.....	647	264
1868.....	686	365
1867.....	847	252
1866.....	1,064	554
1865.....	659	433
1864.....	733	658
	6,313	4,122

Excédant d'importation, 2,191 millions en dix ans.

C'est cette tendance des métaux précieux à affluer vers la France, par des raisons dont on n'a pas encore pu complètement se rendre compte, mais que nous croyons devoir chercher dans la nature de ses productions, c'est cette tendance, disons-nous, qui a aidé la France à supporter si brillamment l'épreuve du papier-monnaie.

Ajoutons, pour terminer, que l'importation de l'or a été de 174 millions et celle de l'argent de 404 millions en 1873 (en 1872 de 244 millions); l'exportation de l'or a atteint 284 millions et l'exportation de l'argent 216 millions. L'année 1873 a donc appauvri la France de 110 millions d'or et l'a enrichie de 188 millions en argent, lesquels n'obtiennent pas le pair sur le marché international.

Un chemin de fer dans les cimes.

Les derniers avis du Pérou rendent compte de l'achèvement prochain de l'entreprise gigantesque du chemin de fer transandin. La ligne commence à Callao, sur la côte du Pérou, et après avoir parcouru 105 milles jusqu'au summit Tunnel, qui est à 15,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, elle descend jusqu'à 31 milles plus loin à la Croyat sur le versant oriental, d'où elle continue jusqu'au point où la navigation commence sur l'Amazone.

En quittant Callao, le chemin de fer suit la fertile vallée de Rimac, petit cours d'eau qui descend des montagnes. A 30 milles plus loin les montagnes se rejoignent; sur leurs pentes on voit les ruines de terrasses et de murailles du temps des Incas, marquant la place d'antiques et populeuses cités.

Un peu après, la voie ferrée passe à San Bartholomé, à 47 milles de Callao, près de 5,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. De là, elle traverse le Viaduc de Verrugas, puis arrive à Lurco, à 56 milles de Callao et à 5,665 pieds d'élévation à travers une grande variété de paysages grandioses et terribles.

La voie traverse sur un pont de 324 pieds

de long et de 120 pieds de haut le ravin de Challappa. Ce pont est de fabrication française.

Dans cette partie du tracé, entre Tambo-Viso et Chicha, il y a différents sites véritablement effrayants; la vue se trouble en contemplant ce spectacle gigantesque et désordonné de la nature, et l'esprit demeure étonné à la pensée qu'une locomotive doit bientôt franchir ces terribles défilés. Aussi quelles ont été les difficultés vaincues! Il serait impossible de les suivre pas à pas sur la ligne et de décrire les hauteurs tranchées et les remblais que l'on a dû établir pour aplanir le terrain et lui donner la pente uniforme nécessaire à la voie. Il n'a pas fallu moins de trente ponts ou viaducs qui, ajoutés l'un à l'autre, figurent une longueur de plus de 1 kilomètre, et trente-cinq tunnels, représentant ensemble 5 kilomètres, au nombre desquels il faut compter celui du sommet de la Cordillère, long de 1,173 mètres. Au milieu de tant d'obstacles, et avec l'inévitable nécessité de monter toujours, on ne fût jamais arrivé jusqu'au sommet sans les nombreux détours qu'il a fallu faire et que facilitaient du reste les petites vallées latérales; en certains endroits, la gorge est même si étroite que, le détour en courbe devenant impossible, il a fallu employer le zigzag en forme de V, condition toujours défavorable pour les mouvements de la machine et que l'on évite en général dans des pentes aussi fortes.

En sortant de Mantucana, la ligne poursuit difficilement son chemin sur la rive gauche en côtoyant le pied des montagnes, passe devant l'effrayante gorge de Chacahuaro, entre dans le défilé et vient croiser le Rimac un peu en aval de Tambo-Viso.

Tout à coup la vallée se resserre, disparaît, et l'on n'a plus devant soi qu'une vaste fente, profonde de quelques centaines de mètres, au fond de laquelle la rivière coule majestueusement comme dans un gouffre; les bords en sont coupés à pic et forment comme deux murailles. Au loin on entend déjà le bruit de la cascade dont l'écume blanchâtre frappe le regard; le sentier taillé dans le roc vous y conduit à travers mille détours, suspendu dans l'abîme en dessus et en dessous de masses de porphyre et de trachytes à moitié en équilibre et qui menacent de vous écraser. C'est la célèbre gorge de l'Infernillo, la plus belle peut-être, en tout cas la plus saisissante de toute la Cordillère. Le Rimac, large environ de 40 mètres, s'y précipite du haut d'une cascade de 50 mètres et poursuit impétueusement son cours au milieu des rochers.

Conduire un chemin de fer à travers un semblable défilé, c'était chose impossible; fort heureusement les larges versants de la quebrada du Parac ont permis de gagner une hauteur considérable, et c'est au moyen d'un tunnel que la voie aborde l'obstacle et se lance sur la rivière, qu'elle domine verticalement sur un pont de 60 mètres de haut, puis elle rentre de nouveau sous terre et réapparaît à une distance considérable, continuant toujours son interminable ascension. Après un petit détour sur la rive droite, elle rencontre bientôt la quebrada du Rio Blanco, dont elle contourne quelque temps les deux rives, et parvient à Chicha après avoir croisé de nouveau le Rimac sur un beau viaduc de 100 mètres de long, élevé de 80 mètres. Cette région est assez riche en minerais de différente nature et ressemble en cela du reste aux autres points que va parcourir la ligne jusqu'à la Croyat; l'exploitation de ces richesses, aujourd'hui en souffrance, ne devra pas tarder à se relever dès qu'une