

1867: 672,559 chevaux (73 par mille carré), 1,001,878 mules (108 p. m. c.), 1,290,214 ânes (141 p. m. c.), 2,904,598 têtes de l'espèce bovine (215 par m. c.), 22,051,967 moutons (2,400 p. m. c.), 4,429,576 chèvres (480 p. m. c.), 517 porcs (480 p. m. c.), et 4,104 chameaux.

« L'industrie minière espagnole a pris beaucoup d'extension dans ces derniers temps. En 1853, on ne comptait dans la péninsule que 2,336 exploitants de ce genre; dès 1860 il y en avait 6,295 (mines et fonderies). La principale production minière est le plomb, pour l'extraction duquel ont été ouvertes depuis 1826, 3,500 mines dans les montagnes de Gadar et de Lojar (Gertrudo). Très-importante est aussi la production du fer, de l'argent, du cuivre, du zinc, du mercure et du charbon de terre. La valeur de toutes ces productions minérales ensemble a été estimée, pour 1863, à 166 millions de réaux (2 1/2 silbergroschen, ou 41 1/4 centimes de réel), et celle du travail des fonderies et forges à 276 millions de réaux. L'insuffisance des moyens de communication empêche un plus grand développement de cette riche industrie minière.

« La cinquième partie de l'Espagne (10 millions d'hectares) est convertie de forêts, dont le tiers peut être aliéné. Les bois inaliénables appartiennent en général aux communes.

« L'industrie espagnole suivant les relevés de 1860, se composait alors comme suit: 13,471 fabricants, 333,284 industriels, 665,651 artisans (de métiers), 154,200 ouvriers de fabrique; en outre, 23,353 mineurs, 5,006 hommes de peine dans les chemins de fer, etc.

« A la fin de 1861, il y avait en Espagne 192 sociétés financières ou industrielles, avec un capital-action d'environ 5,000 millions de réaux en moyenne.

« Pour l'amélioration des routes, l'administration espagnole a fait plus depuis vingt ans que par le passé. Cependant, à la fin de 1860, il n'y avait encore que 11,276 kilomètres de complètement achevés, 3,165 autres étaient en construction. Au commencement de 1867, l'Espagne avait 675 milles de chemin de fer en exploitation (7,500 mètres le mille). Ses canaux ont une longueur de 94 milles. Ses ports sont au nombre de 117 et sa marine marchande possède 4,613 navires du port de 401,207 tonneaux ensemble, avec 155,508 hommes d'équipage. L'importation espagnole représentait en 1863 une valeur de 1,296 millions de réaux, et l'exportation une valeur de 1,219 millions de réaux.

« L'instruction est donnée au peuple espagnol par 24,358 écoles, lesquelles avaient, en 1860, 1,101,529 élèves. Il est vrai que l'on fait entrer dans ce nombre les écoles de la première enfance. En 1865, on comptait dans les écoles 3,705 étudiants, dont 4,144 pour Madrid seul.

« L'armée espagnole se compose actuellement de 41 régiments d'infanterie (à 2 bataillons), 20 bataillons de chasseurs, 1 régiment de vétérans à 3 trois bataillons, (formant la garnison de Ceta), ensemble 68,557 hommes; de 80 bataillons de milices provinciales, qui donnent un effectif de 67,309 hommes (total pour l'infanterie, 135,866 hommes); de 18 régiments de cavalerie de ligne, à 4 et 5 escadrons, et 2 escadrons de chevaux légers, en tout 13,004 hommes; de 10 régiments d'artillerie, 12,927 hommes; et de 2 régiments de génie à 2 bataillons: 4,759 hommes. A ces troupes, il faut ajouter encore les hallebardiers royaux, la gendarmerie, etc. En 1865, on estimait la force totale de l'armée espagnole à 236,209 hommes; mais il se trouve, en outre, de nombreuses troupes dans les colonies.

« Le service militaire en Espagne est, pour la cavalerie et l'artillerie, de sept années; pour l'infanterie, de huit années, dont cinq dans la ligne et trois dans la milice provinciale. Le rachat est permis.

« La flotte espagnole comptait en 1866: 6 frégates cuirassées avec 194 canons, 11 vapeurs à hélice, armés de 469 canons, 3 bateaux à roues avec 12 canons, en tout 120 navires avec un armement de 1,200 canons, et des équipages d'environ 15,000 marins.

« Le budget ordinaire de l'Espagne pour 1866-67 donne un chiffre de 2,684,540,000 réaux pour les recettes, et de 2,636,929,000 réaux pour les dépenses. Il faut y ajouter un budget extraordinaire de 5 à 600 millions de réaux, ou les recettes pour la plus grande partie, sont fournies par la vente des biens nationaux. A la fin de 1863, l'aliénation de ces biens avait produit environ 7,200 millions de réaux.

« La dette de l'Etat espagnol, sans compter une dette flottante évaluée à 1,600 millions de réaux, se montait en 1866, à 18,000 millions de réaux (près de 4 milliards de francs, ou 300 francs par tête d'habitant). »

BULLETIN DES BONNS EXEMPLES.

— *Touchante Histoire.*—Elle nous arrive du Nouveau-Brunswick. On croirait à la réalisation de quelque émouvant conte de Schmidt, et pas une mère ne la lira sans verser une larme.

Trois petits enfants s'égarèrent dans un bois: le pays était désert, il faisait froid et c'était à l'approche de la nuit. Bientôt l'aîné, qui n'avait que six ans, acquit la douloureuse certitude que tous leurs efforts seraient vains et qu'ils ne pourraient retrouver leur route. Il résolut de sauver au moins ses petits compagnons, dont l'un avait quatre ans et l'autre trois.

Il choisit un tronc d'arbre bien creux et les y fit asseoir, les couvrant de son petit capot. Puis, il alla chercher des branches et des feuillages et les entoura de son mieux.

Mais ce travail était au-dessus de ses forces, déjà épuisées, et il tomba à côté du monceau de feuillage. On le trouva mort le lendemain, victime de son dévouement.

Quant aux deux autres enfants, ils vivaient encore dans le tronc d'arbre, où leur héroïque petit camarade leur avait préparé une sorte de nid.

BULLETIN MARITIME.

— *Exposition maritime du Havre.*—L'exposition maritime du Havre, ouverte dans cette ville depuis le 1er juin, à 36e close le 26 octobre par une brillante solennité, que présidait, à titre d'hôte, M. de Forcade la Roquette, ministre de l'Agriculture du commerce et des travaux publics.

D'après le rapport de M. Nicolle, l'organisateur de tout le travail, sept mille exposants y ont pris part: l'Angleterre y était représentée par 454 exposants; les Etats-Unis d'Amérique, par 262; l'Allemagne, la Belgique, la Hollande y avaient envoyé de nombreux échantillons de leur travail national. A côté d'aussi puissants rivaux que l'Angleterre, la France maritime a plus que dignement tenu sa place; ainsi que l'a dit M. Nicolle, elle n'a, sous le rapport de la construction maritime, rien à envier à aucun de ces pays, puisque ses chantiers et ses ateliers peuvent construire un navire en bois ou en fer, l'armier, l'équipier, aussi avantageusement qu'un autre.

M. le ministre a ensuite prononcé un discours, empreint d'un vif libéralisme et de vues élevées, dont nous détachons les passages principaux, consacrés à des idées générales:

« Pour ne parler que des résultats commerciaux, vous savez que, sous le gouvernement de Juillet, le mouvement des exportations et des importations entre ces deux pays ne put s'élever jusqu'à 200 millions par an. Depuis l'Empire, ses progrès ont été si rapides, qu'il dépassait, en 1860, le chiffre énorme de 1 milliard 800 millions. Ainsi se manifeste la vérité des principes qui font reposer la prospérité de chaque nation, sur la multiplicité de ses relations avec toutes les autres. Ainsi s'effacent les prétentions exclusives et les rivalités funestes à tous les intérêts pour faire place aux stimulations légitimes qui enrichissent les peuples et profitent à la civilisation.

« A d'autres époques, la mer a pu être un champ de bataille dont chacun ambitionnait la domination. On s'y disputait par les armes tantôt des monopoles par les colonies lointaines, tantôt la jouissance privilégiée d'un commerce restreint et toujours menacé. Aujourd'hui la mer est une route, les colonies s'ouvrent à tous les pavillons et à toutes les marchandises, les ports voient tomber les fortifications qui resserraient leur enceinte; ils se transforment ou se rencontrent et viennent s'échanger les produits de toutes les parties du monde; enfin, le commerce maritime est devenu l'un des liens les plus puissants qui rapprochent les peuples et confondent leurs intérêts.

« On ne peut étudier avec quelque attention les diverses industries maritimes réunies dans cette exposition sans reconnaître à quel point les hommes ont besoin les uns des autres, et ce qu'ils gagnent à mettre en commun le résultat de leurs travaux. Tous les peuples qui ont marqué dans l'histoire ont concouru au développement de la navigation, mais le travail a été lent et difficile. L'antiquité, malgré ses succès incomparables dans la poésie, l'éloquence et les arts libéraux, n'a connu qu'imparfaitement l'art de diriger la marche des navires. Le génie des Romains eux-mêmes, s'est arrêté devant l'Océan. C'est au quizième siècle que commencent, avec le développement de la science, les entreprises des grands navigateurs. Les uns franchissent le cap de Bonne-Espérance, les autres découvrent le Nouveau-Monde; ceux-ci font le tour du globe, ceux-là pénètrent dans les régions polaires, ici on invente la boussole, là on demande à la vapeur le secret d'une force nouvelle. Les progrès se succèdent à travers les siècles, et c'est l'effort universel des peuples qui a vaincu la nature et assuré à l'homme la domination des mers.

« Les progrès accomplis dans l'art de la navigation n'ont pas seulement amené de grands résultats matériels, ils ont préparé, dans le droit international et dans le régime économique des peuples, l'événement de principes nouveaux. La liberté des mers a été enfin reconnue. La France, qui a eu longtemps l'honneur d'en défendre le principe, en a fait valoir les conséquences, en 1856, le traité de Paris. La liberté du commerce se rattache elle-même, par bien des côtés, à la liberté des mers. L'une et l'autre sont destinées à multiplier les éléments de la richesse entre les différentes parties du monde et à devenir le gage des amitiés fécondes et durables.

« Ainsi, le commerce, l'industrie, les arts ne peuvent se développer sans créer des solidarités nouvelles d'intérêts et de sentiments; ils augmentent le bien-être de l'homme sans affaiblir son énergie, car il n'améliorent sa condition qu'en stimulant son activité. Chez les nations modernes, la paix n'est pas le repos, c'est le travail. L'effort intelligent qui produit la richesse ne saurait s'arrêter; partout il est nécessaire, dans la ferme comme dans l'usine, dans l'atelier, comme dans la manufacture. L'industrie maritime est soumise aux mêmes lois; elle peut les accepter sans crainte; elle saura y trouver aussi les conditions d'un brillant avenir dans les luttes nouvelles nées de la concurrence et de la liberté. » *L'Economiste Français.*