Courrier de la Nouvelle-Orléans.

NOUVELLE-ORLEANS, SAMEDI MATIN, 19 JUILLET 1862

G. V. WEISS
F. LIMIT.

E. DUFOU
S. MARS

Editeurs-Propriétaires.

LA NOUVELLE-ORLEANS

Si la Nouvelle-Orléans devait rester encore une ou plusieurs années privée de ses communications intérieures avec les campagnes de la vallée du Mississipi, il est évident que son bien-être, comme grande ville, serait sérieusement mis en péril. Pour bien faire comprendre la solidarité qui lie la métropole louisianaise aux campagnes, il suffit d'indiquer par quelques chiffres les sources commerciales qui alimentent la population de 150 à 170,000 âmes de la Nlle-Orléans. Voici les éléments que nous fournit la statistique pour l'année 1860 :

Les produits reçus pendant l'année commerciale 1859-1860 représentaient les valeurs suivantes :

Coton (2,214,966 balles)	$109,399,828
Sucre	18,190,980
Mélasse	6,250,335
Tabac	8,499,225
Autres produits	42,881,186
Total	$185,211,254

Ces produits ont été apportés par un nombre considérable de bateaux à vapeur, car les arrivées de steamboats dans l'année s'élèvent au chiffre énorme de 3566.

En échange de cette valeur de 185 millions de dollars représentant les produits du pays et dont elle exportait la plus grande partie, la Nouvelle-Orléans, importait une valeur à peu près égale de marchandises venant soit de l'étranger, soit du Nord; marchandises qui étaient soit consommées sur place, soit distribuées dans la vallée du Mississipi aux producteurs agricoles. Le nombre des navires servant au trafic d'exportation et d'importation n'est pas beaucoup moins considérable que celui des steamboats, car les arrivages de la mer dans la même année 1859-60 se sont élevés au chiffre de 1918, chiffre comprenant 315 steamers, 1282 gros bâtiments à voiles et 311 goélettes.

On peut se faire une idée de l'immense quantité de transactions commerciales auxquelles donnaient lieu ces produits agricoles et ces importations, représentant ensemble une valeur primitive de 350 à 400 millions de dollars, du travail fourni à la population laborieuse par l'arrivée et le départ de 3500 bateaux de rivière et de 2000 bâtiments de mer, et des nombreuses industries secondaires qui tirent leur existence de ces grands mouvements commerciaux.

Maintenant qu'on suppose que les produits de l'agriculture, source première de toute cette prospérité, cessent de venir à la Nlle-Orléans, ne comprend-on pas que la vie s'arrête immédiatement, car dans cette grande machine commerciale tous les rouages sont dépendants du grand ressort de la production agricole, et doivent forcément s'arrêter si celui-ci cesse de leur communiquer le mouvement. C'est ce qui est arrivé depuis que la Nlle-Orléans bloquée par mer n'a pu ni importer ni exporter.

Depuis le 1er septembre dernier, au lieu de 2,214,000 balles de coton il en a à peine été reçu 14,000, et il en a été de même des autres produits. Plus de mouvements de steamboats, plus d'arrivées ni de sorties de navires, par conséquent plus de transactions pour de commerce, plus de travail pour les classes diverses de la population.

Depuis le mois de mai 1861, à part quelques petites industries créées par les circonstances, la population a dû vivre en sérieux économiste, et il faut reconnaître qu'elle a pu assez bien supporter les difficultés de la position. Mais la prise de la ville a changé de nouveau l'aspect de la situation.

Il y a deux questions à poser dans l'état actuel des choses. La première est de savoir, comment on remédiera à la famine qui pèse sur la ville, et elle peut se résoudre assez facilement puisqu'il ne s'agit que de faire venir de New York dix ou vingt mille barils de farine. La seconde est celle de savoir comment fera cette population de 170 000 âmes pour vivre, si elle continue à être privée de la source habituelle d'où elle puise ses moyens de subsistance. La prolongation de la guerre et de l'isolement qui en résulte pour la ville entraîneraît des conséquences tellement désastreuses qu'on ose à peine les envisager. Il ne suffira pas qu'il y ait de la farine et de la viande, si la masse de la population reste sans travail et par conséquent sans moyen d'acheter sa nourriture quotidienne. Ce n'est pas avec une imitation d'atelier national, ni avec des aumônes ou des palliatifs quelconques qu'on peut résoudre un pareil problème — remplacer pour la population d'une grande ville le revenu qu'elle tirait du travail fourni par l'arrivée et l'échange de 200 millions de produits agricoles contre autant de produits manufacturés des autres pays. On a passé tant bien que mal une première année, pourra-t-on avec les prix actuels des subsistances attendre quelques mois encore?

NOUVELLES DU MEXIQUE.

Prise de la capitale par les Français.

Nous empruntons ce qui suit à l'*Ertra*, journal espagnol

Les nouvelles contradictoires du Mexique nous tiennent dans la plus grande incertitude. Aux derniers avis que nous avons publiés nous avons à ajouter ceux que nous trouvons dans une correspondance de Mexico. Les voici

La défaite de l'armée française, défaite dont il a tant été question, n'est pas ce qu'on a prétendu qu'elle était. Les Français, en s'approchant de Puebla, détachèrent du corps principal quelques ayant pôstes qui furent surpris et battus par une force très supérieure; mais la grande division qui est le temps d'arriver sur les lieux avant que ce premier succès put être poursuivi, se déploya et chargea les vainqueurs; ceux ci, sans plus de résistance, se replièrent sur la capitale et abandonnèrent non seulement le camp, mais Puebla même que l'ennemi occupa. Le 17 de ce mois, les forces françaises s'emparèrent de cette capitale et établirent leur camp aux portes de la ville. Il régne une assez grande agitation à Mexico pendant quelques jours, mais le calme se rétablit. Un grand nombre de travailleurs s'occupent déjà d'élever des pavillons, &c pour l'armée française. Le général Almonta n'est pas encore arrivé; on l'attend d'un moment à l'autre. Je regrette de ne pas avoir sa dernière proclamation pour l'envoyer à ——. Une commission militaire s'est de suite chargée du gouvernement de la ville. Il y a mille rumeurs, mais celle qui semble la mieux fondée dit que Zaragoza, Doblado, Comonfort y Gonzales Ortega s'approchent la capitale. On ne sait pas encore positivement où Juarez s'est retiré, mais le bruit généralement répandu est qu'il est à Querétaro. Je vous donnerai plus de détails dans une prochaine lettre.

Arrivée du steamer Roanoke.

Le steamer Roanoke, capitaine Couch, qui était parti de la Nouvelle-Orléans pour New York, le 15 juin, est reparti le 24 de ce port et est arrivé hier en ville. Il nous a apporté des journaux du Nord jusqu'au 24 juin. On trouvera plus loin les nouvelles que nous y avons puisées.

NOUVELLES D'EUROPE.

Le vapeur à roues *Etna*, capitaine Kennedy, parti de Liverpool à 5 heures du soir le 11 et de Queenstown le 12 est arrivé le 24 à N. York, apportant des nouvelles européennes de quatre jours de moins.

La frégate *Eutaw* a passé Queenstown dans la matinée du 12, mais sans avoir de nouvelles à communiquer. Le vapeur est arrivé dans le port de Liverpool le 10 et à Liverpool le 11.

La frégate *Sanspareil* est arrivé à Queenstown le 11.

La frégate *Colombia*, chargée, dit-on, d'or et de dépêches, est partie pour Mexico.

La frégate *Sarah* est partie à Plymouth pour le Mexique.

La frégate *Sarrasine* est partie pour le Mexique.

Le bruit de la prise de la capitale par les Français a pénétré à Liverpool.

Le steamer *Charleston* est arrivé à Liverpool.

Le steamer *Colombia* est arrivé à Queenstown le 10 et a pénétré à Liverpool le 11.

Le steamer *Etna* est arrivé à Queenstown le 11.

Le steamer *Sarah* est arrivé à Queenstown le 11.

Le steamer *Sarrasine* est arrivé à Queenstown le 11.

Le steamer *Sanspareil* est arrivé à Queenstown le 11.

Le steamer *Eutaw* est arrivé à Queenstown le 11.

Le steamer *Colombia* est arrivé à Queenstown