

Walle

PAUL WALLE

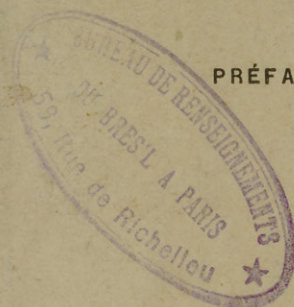
Chargé de mission du Ministère du Commerce.

W

—
AU BRÉSIL
—

ÉTATS DE PARANA
ET DE
SANTA-CATHARINA

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE

E. GUILMOTO, Éditeur

6, Rue de Mézières, PARIS

—
1912

A2

*Consulat du Brésil
Cayenne*

AU BRÉSIL

ÉTATS DE PARANA

ET DE

SANTA CATHARINA



DU MÊME AUTEUR

Au Pays de l'Or Noir. Le Caoutchouc du Brésil.
Nouvelle édition, revue. Un volume in-8°, 62 illustrations et
3 cartes, broché. 4 50

Au Brésil. — De l'Uruguay au Rio São Francisco. Pré-
face de M. ÉMILE LEVASSEUR, Administrateur du collège de
France. *Nouvelle édition, revue.* Un volume in-8°, avec
95 illustrations et 9 cartes, broché. 8 50

Au Brésil. — Du Rio São Francisco à l'Amazone. *Nou-*
velle édition, revue. Un volume in-8°, avec 105 illustrations
et 13 cartes, broché 8 50

*Ouvrages couronnés par la Société de Géographie, prix Bonaparte Wyse
(Médaille d'or) et par la Société de Géographie Commerciale (Médaille
Crevaux).*

Le Pérou économique. Préface de M. PAUL LABBÉ,
Secrétaire général de la Société de Géographie commerciale.
Deuxième édition. Un vol. in-8°, avec illustrations et carte,
broché 9 »

*Ouvrage couronné par l'Académie Française,
et par la Société de Géographie Commerciale (Médaille Pra).*

GRB 16
PAUL WALLE

Chargé de mission du Ministère du Commerce.

—
AU BRÉSIL

—
ÉTATS DE PARANA
ET DE
SANTA CATHARINA

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE

E. GUILMOTO, Éditeur

6, Rue de Mézières, PARIS

—
1912

PRÉFACE

A l'Exposition universelle de Paris de 1889, le Commissariat du Brésil distribuait une notice que j'avais écrite en collaboration avec deux hommes d'État très distingués du pays et qui, composée à l'aide des documents officiels qu'ils m'avaient procurés, avait pour objet de décrire sommairement la géographie, l'histoire, l'état politique, les ressources économiques de l'Empire et de faire connaître les progrès déjà remarquables qui s'étaient accomplis dans cet Empire depuis un demi-siècle (1).

L'année de l'Exposition n'était pas close qu'une révolution soudaine, toute pacifique, mais imprévue sinon pour tous les Brésiliens (2), du moins pour les Européens, renversait en un jour le trône, déportait le souverain à qui ses qualités personnelles et son libéralisme semblaient promettre une meilleure destinée et érigeait le Brésil en République. Les Français amis du Brésil — et ceux qui avaient quelque connaissance du pays et de ses habitants lui étaient généralement sympathiques — ne virent pas alors sans appréhension cette brusque transformation qui survenait à un moment où la suppression récente de l'esclavage troublait la vie économique (3) et qui d'un Empire unitaire faisait une République fédérative qui, au commencement de l'année 1891, adopta, avec le nom d'États-Unis du Brésil, une constitution calquée en grande partie sur celle des États-Unis de l'Amérique du Nord. On pouvait se demander si le caractère de la nation brésilienne,

(1) Le commerce dès lors était déjà un indice du progrès économique d'une nation d'avenir. D'après les statistiques brésiliennes, ce commerce était de 276 millions de milreis en 1868-1869 et de 473 millions en 1888; il avait presque doublé en vingt ans.

(2) Il n'y avait que peu de temps qu'il se trouvait des républicains dans la Chambre des Députés.

(3) Il paraît que le baron de Cotegipe, ex-président du Conseil, aurait dit, à la princesse régente, au moment de la sanction de la loi du 18 mai 1888 qui abolissait l'esclavage, qu'elle venait de signer la rédemption d'une race, mais en échange de la perte de son trône.

voisine d'autres Républiques de race latine, comme elle, qui n'étaient pas encore parvenues à un équilibre stable, pourrait s'accommoder à des institutions créées par le génie anglo-saxon ?

L'événement a résolu la question.

Les débuts sans doute n'ont pas été sans difficultés. Il y a eu une période d'expérimentations gouvernementales et d'agitations insurrectionnelles. Les témérités financières des premiers ministres des finances ébranlèrent profondément le crédit du pays : le change du milreis, qui atteignait le pair (23 à 26 pence à Londres en 1886, 27 à 27 ⁵/₈ de janvier à octobre 1889 — 27 étant le pair), tomba à 12 et à 10 pence en 1892 et même un moment (en novembre 1897) jusqu'à 6 ⁷/₈.

Le coup d'Etat du 3 novembre 1891, suivi de la démission du président Deodoro, la révolte du Sud et de l'escadre, l'émeute de Rio en 1893, une fermentation politique très violente, particulièrement en 1897 et en général la vivacité des passions politiques ont retardé le progrès.

Mais aujourd'hui, quoique les partis manifestent encore des ardeurs qu'explique le caractère brésilien, le régime fédératif fonctionne constitutionnellement ; la paix et l'ordre paraissent solidement établis et le pays a repris sa marche vers le progrès d'une allure plus rapide que par le passé.

Le Brésil est une des deux Républiques qui possèdent dans le monde le territoire le plus étendu. Ce territoire, elle l'a agrandi sur ses frontières du sud, du nord et de l'ouest, sans effusion de sang, par des arbitrages qui ont mis fin à des conflits datant de plus d'un siècle. Elle a donné ainsi à la politique internationale un mémorable exemple et elle a eu le bonheur d'obtenir soit par décision d'arbitre, soit par traité, des avantages dont elle est redevable à l'habileté de son ministre actuel des affaires étrangères. Il n'était pas encore ministre lorsque, pour exposer les arguments favorables aux deux thèses qu'il était chargé de soutenir, celle de la frontière de l'Yguazu et celle de l'Oyapok, il a publié des albums de cartes qui restent dans les bibliothèques comme de précieux monuments de l'histoire de la cartographie américaine. Aujourd'hui le territoire des Etats-Unis du Brésil, dont on ne possède pas encore une mesure topographique exécutée sur le terrain (excepté pour l'État de São Paulo et pour une partie du Minas Geraes), est en nombre rond de 8 millions 1/2 de kilomètres ⁽¹⁾, ce qui équivaut à seize fois la superficie de la France.

En 1889 la population était évaluée entre 14 et 17 millions d'âmes.

(1) En 1889, on évaluait la superficie de l'Empire à 8.337.000 kilomètres carrés. En 1908 on l'évalue à 8.550.000 kilomètres carrés.

Aujourd'hui, on l'évalue avec vraisemblance à 23 ou même à 24 millions (1), quoique des recensements très incomplets aient donné des nombres inférieurs.

En 1889, le Brésil possédait 8.586 kilomètres de voies ferrées; à la fin de l'année 1910 il en avait, en nombre rond, 20.000 en exploitation.

Le budget de l'Empire était de 378 millions de francs en 1890 (2); le budget de l'État Fédéral et des États montait, en 1909, à 98 millions de milreis en or et à 186 millions en papier, équivalant à peu près à 548 millions de francs (3).

Le total du commerce extérieur était de 1.200.000 francs; il s'est élevé à plus de 2 milliards 1/2 de francs en 1909 (non compris les métaux précieux) (4).

Les fautes du gouvernement républicain et la force des événements avaient fait tomber le change, comme nous venons de le dire, jusqu'au-dessous de 7 pence. Une meilleure administration et l'accroissement rapide de l'exportation l'ont fait remonter aujourd'hui à 15 et même au-dessus de 15 pence.

L'importation avait été longtemps supérieure à l'exportation. L'exportation a commencé à l'emporter vers 1860; mais la différence était encore peu considérable sous l'Empire (5). L'excédent est devenu considérable; de 1901 à 1907, il a varié entre 300 et 500 millions de francs par an; si, en 1908, il a baissé à 226 millions, il s'est relevé, en 1909, à 660 millions.

Voilà des chiffres généraux qui suffisent pour attester qu'un grand progrès a été accompli en vingt ans, sous le régime actuel. Ils n'en donnent même pas la mesure précise et complète.

Pour se rendre compte du changement qui s'est opéré il faut pénétrer dans le détail, voir de ses yeux ou par les yeux d'un témoin consciencieux et perspicace ce que sont les villes, les campagnes habitées, les fazendas, c'est-à-dire les exploitations agricoles, les cultures, les populations rurales et urbaines, les voies de communication, les transactions commerciales, ce qui a été fait pour la mise en valeur des ressources du territoire et ce qui reste à faire. Sur ces matières nous sommes mieux renseignés en France que nous ne l'étions il y a un quart de siècle. Le Brésil s'est appliqué, depuis quelques années, à

(1) Les évaluations brésiliennes donnaient 21 millions et demi pour l'année 1907.

(2) En comptant le milreis pour 2 fr. 50.

(3) En comptant le milreis-papier pour 1 fr. 56.

(4) En 1909, les importations ont été de 593 millions de milreis et les exportations de 1016 millions; total 1.609 millions, soit 254 millions de francs (le milreis valant 1 fr. 56). C'est une année de très faible exportation.

(5) En 1886-1887, l'exportation a été de 381 millions de milreis et l'exportation de 365 millions.

se faire connaître par des publications officielles ou semi-officielles, telles que *O Brazil, suas riquezas naturaes, suas industrias*, et le *Brazilian Year-book*, et par les ouvrages de ses savants parmi lesquels je me borne à citer, comme l'a fait M. Walle, celui de M. Calogeras sur les mines. Le Brésil a raison; il prend ainsi conscience de lui-même et il apprend ce qu'il est et ce qu'il veut être aux Européens dont il a besoin d'obtenir le concours en travailleurs et en capitaux. Si chaque État entreprenait des voyages d'exploration et des levés topographiques à l'exemple de la Commission géologique et géographique de l'État de São Paulo, la connaissance exacte du territoire avancerait vite: ce qui profiterait beaucoup à la construction des voies ferrées et à la colonisation.

Je n'ai pas eu le plaisir de faire de voyage au Brésil. C'est dans ses publications que je l'ai étudié et qu'en apprenant à le mieux connaître, j'ai pris davantage confiance dans son avenir. Le volume que publie M. Paul Walle et auquel j'ai accepté très volontiers de servir d'introduitcur auprès du public, corrobore cette confiance.

C'est la description la plus précise que je connaisse du pays et de ses habitants, je veux dire de la partie méridionale et centrale du pays qui fait l'objet de ce premier volume. Il y a beaucoup à apprendre dans ce volume.

L'auteur n'est ni un compilateur de seconde main, ni un touriste qui se complait dans les anecdotes personnelles; c'est un observateur qui ne parle que de ce qu'il a vu et qui voit bien parce qu'il observe avec discernement, sans parti pris de flatterie ou de dénigrement.

Il n'est pas insensible aux beautés de la nature; il en jouit et il les signale par quelques mots caractéristiques, quand il traverse les interminables forêts aux essences variées suivant la latitude, les campos herbeux, les chaînes de montagnes aux sommets bizarrement découpés et entrecoupées de vallées profondes, les cours d'eau dont la navigation est interceptée par maintes cascades. Il a pu admirer, entre autres, celle de l'Iguazu qui dépasse de beaucoup, en largeur et en hauteur, la chute du Niagara. Mais il ne s'arrête pas longtemps à la description pittoresque. Son but est autre; c'est une étude économique qu'il a entreprise.

Il ressent une sincère sympathie pour la nation brésilienne, sympathie de race qui est naturelle à un Français et qu'il serait ingrat de ne pas exprimer; car partout, dans les villes et dans les campagnes, dans le peuple comme dans les classes supérieures, il a reçu lui-même un accueil très sympathique.

Aussi vante-t-il l'hospitalité qui est, avec l'amour du pays, un des traits du caractère national. Le peuple brésilien est fier de ce pays dans

lequel la nature a rendu facile la vie matérielle, au point même d'énerver souvent l'énergie laborieuse sous la double influence d'un soleil tropical et d'une terre féconde.

Il arrive que l'homme d'affaires remette au lendemain ce qu'il aurait pu faire le jour même et que l'ouvrier se repose quand il a gagné de quoi manger jusqu'à la fin de la semaine.

La population dans les campagnes mène une vie très simple. De sa probité M. Walle cite un trait qui mérite d'être rappelé. Dans un déraillement où fut malheureusement tué le compagnon de notre voyageur, le fourgon qui contenait des sommes importantes fut renversé; les campagnards et ouvriers de la voie en construction étaient accourus pour prêter leur aide. Quand le lendemain on recueillit l'argent, il n'y manquait pas un milréis.

M. Walle, qui faisait son quatrième voyage au Brésil, a visité à peu près toutes les villes de quelque importance de la région dont il publie l'étude.

Rio de Janeiro d'abord. On a célébré de tout temps le merveilleux panorama de sa rade et de ses montagnes pittoresques. Mais la ville, quoiqu'on vantât le luxe des boutiques de la rue de Ouvidor, quelques belles places et quelques édifices remarquables, avait encore, il y a une vingtaine d'années, la plupart de ses rues étroites et tortueuses, des maisons bâties sans souci de l'hygiène; la fièvre jaune, importée en 1843, y faisait de temps à autre des incursions néfastes et Rio de Janeiro avait une réputation d'insalubrité, peut-être exagérée, mais non complètement injustifiée. Depuis quelques années — quatre ans paraît-il — par la volonté d'un préfet énergique, la ville s'est transformée, « haussmanisée, comme dit M. Walle; c'est aujourd'hui une vaste ville toute moderne, aux avenues larges et longues qui rappellent les plus grandes et les plus belles artères des métropoles européennes, jardins profusément fleuris et ombragés, places vastes et bien alignées. » L'avenue Beira Mar qui longe la baie a plus de 5 kilomètres; l'ancien marché da Gloria a fait place à un magnifique jardin; la Praça da Republica est devenue un beau parc de flore tropicale, l'avenue do Mangue, ornée de quatre rangs de palmiers, a été allongée. Pour donner de l'air et aligner les nouvelles voies et les promenades on a abattu des centaines de maisons et dépensé beaucoup de millions. Rio de Janeiro avait, en 1890, 500.000 habitants; il en a aujourd'hui plus d'un million.

La suppression des eaux stagnantes, le curage des canaux, des égouts, des gouttières, la désinfection des logements ont fini par avoir raison de la fièvre jaune. En 1894 elle avait causé 4.852 décès; en 1903, 584 seulement; en 1909 aucun cas n'a été signalé.

Après Rio de Janeiro, si heureusement situé, que pourtant quelques

novateurs ont, dit-on, la malencontreuse idée de vouloir déposséder de sa qualité de capitale fédérale, Pétopolis, Nichteroy, Campos sont devenus des centres industriels actifs et ont plus de 30.000 habitants.

Dans l'État voisin de São Paulo, la capitale s'est transformée comme Rio. Il le fallait pour loger une population qui, de 35.000 âmes en 1890, a passé à 340.000 en 1910. L'Avenida Paulista est bordée, aujourd'hui, dit M. Walle, d'habitations princières ; le Jardin da Luz est un parc splendide. Le théâtre, en partie copié sur l'Opéra de Paris, est le plus grand du Brésil. Depuis vingt ans la valeur des terrains a décuplé. La municipalité a beaucoup dépensé pour améliorer l'hygiène et elle a réussi ; car la fièvre jaune a disparu, comme à Rio, des centres qu'elle avait autrefois attaqués.

São Paulo cite avec satisfaction le taux de sa mortalité qui n'est, paraît-il, que de 17 p. 1.000, c'est-à-dire inférieure au taux moyen de la plupart des États européens. Nombre de villes brésiliennes enregistrent aussi une très faible mortalité. Mais à ce sujet le démographe a des réserves à faire. En premier lieu, la population qui croît si rapidement est composée par l'immigration de beaucoup plus d'adultes qu'une population normale et les adultes ont partout un taux de mortalité bien inférieur à celui de la première enfance et de la vieillesse. Les villes du Brésil ne fourniront une mortalité comparable à celle des pays d'Europe que lorsque des recensements bien faits leur permettront de calculer leur mortalité par âge. En second lieu, beaucoup de personnes de la haute et de la moyenne société quittent le soir, par tramways ou chemin de fer, la ville de São Paulo pour aller se reposer dans leur maison de campagne et leur mort échappe probablement à l'enregistrement urbain.

En matière démographique, ce que M. Walle a constaté par lui-même, c'est que les familles ont en général beaucoup d'enfants. La natalité est forte et le pays se peuple par son propre croît en même temps que par l'immigration.

Santos, qui n'est pas une ville remarquable par la beauté de ses édifices, l'est par son activité commerciale. Elle a aujourd'hui, avec sa banlieue, environ 70.000 habitants ; de grandes dépenses ont été faites pour en bien outiller le port et pour rendre les habitations salubres. On y est parvenu, ainsi qu'à Campinas, et à Ribeirão Preto, autres localités de l'État de São Paulo, à prévenir le retour des épidémies.

La capitale de l'État de Parana, Curityba, a aujourd'hui près de 50.000 habitants, ville de développement récent qui possède un certain nombre de monuments publics d'une architecture de bon goût.

Porto Alegre, capitale de l'État de Rio Grande do Sul, a été longtemps une ville d'importance secondaire (45.000 habitants en 1890) ; elle compte

maintenant 100.000 habitants et s'étend dans la plaine environnante par les belles et larges avenues de ses faubourgs, hors de la colline qu'elle occupait et qui reste le centre du mouvement commercial.

Les villes de l'intérieur, plus isolées jusqu'ici, ont moins rapidement grandi et ont moins richement revêtu la parure des grandes cités modernes. Cependant, la population des États de l'intérieur a augmenté, particulièrement dans les campagnes par suite de l'extension des cultures : dans Minas Geraes, le plus peuplé des États de l'Union (4 millions 1/2 d'habitants), la population est en très grande partie agricole. La plus originale création urbaine de cette région intérieure a été Bello Horizonte, la capitale de l'État de Minas Geraes ; Ouro Preto, était étroitement emprisonnée par les accidents du terrain. Le gouvernement décida de créer, de toutes pièces, une capitale nouvelle ; il choisit, en 1894, au centre de l'État, un vaste terrain, situé sur la pente d'un plateau alors désert ; on y construisit, sans ménager la dépense (53 millions), tout l'appareil d'une grande cité, larges et longues avenues, monuments pour loger les services publics, parc immense. Le tracé pourrait contenir des centaines de mille habitants ; il n'en renferme encore que 24.000.

Ces villes et nombre d'autres sont pourvues de tout le confort moderne, larges boulevards bordés d'arbres, places, jardins et parcs, édifices publics souvent somptueux, d'architecture variée, adduction d'eau, réseau d'égouts, éclairage électrique, tramways et chemins de fer. Le Brésil avait le choix des modèles dans les villes actuelles des États-Unis et de l'Europe.

Cette transformation, dont nous venons de donner, d'après M. Walle, quelques exemples, était rendue nécessaire par la fondation d'établissements industriels, par le mouvement général des affaires et, tout d'abord, par l'accroissement de la population dû, comme nous venons de le dire, au croît naturel de cette population et à l'immigration.

D'après les statistiques officielles, cette immigration aurait introduit au Brésil plus de 2 millions 1/2 de personnes jusqu'en 1907, dont plus d'un million d'Italiens, un demi-million de Portugais, près de 100.000 Allemands, etc. Les Français comptent pour 20.000 dans cette statistique ; mais c'est à peine s'ils figurent dans les 94.625 immigrants de l'année 1908. M. Walle a exprimé, à plusieurs reprises, le regret d'avoir trop rarement rencontré des compatriotes dans les entreprises, banques, manufactures, usines, chemins de fer. Cependant, les capitaux français, après d'assez longues hésitations, commencent à connaître le chemin du Brésil, et ils y figurent pour un chiffre considérable dans diverses entreprises ; mais ces entreprises ne sont pas pour la plupart sous la direction d'ingénieurs ou d'hommes d'affaires français et, quand

il s'en trouve, ce sont rarement des personnes ayant le dessein de faire souche dans le pays; ils sont trop souvent hantés, dès le début, de l'esprit de retour.

Un des plus puissants moyens de colonisation et de progrès — on peut dire le plus puissant — est la construction de voies ferrées.

Les États-Unis de l'Amérique du Nord l'ont compris, surtout depuis la guerre de Sécession; en 1860 ils avaient 56.000 kilomètres en exploitation; ils en ont aujourd'hui plus de 380.000; aussi, tout le bassin du Mississipi et le versant occidental de la Cordillère ont-ils été en un demi-siècle peuplés, défrichés, couverts de moissons et la population de la grande République a passé de 31 millions 1/2 à 84 millions d'âmes. La République Argentine a suivi l'exemple; le réseau de ses chemins de fer, qui n'avait pas encore de tronçon ouvert en 1860, a aujourd'hui une longueur de plus de 25.000 kilomètres.

Le Brésil, en 1860, ne possédait qu'une ligne de 147 kilomètres; il a maintenant, avons-nous dit, un réseau de 20.000 kilomètres. Le problème était plus difficile à résoudre dans ce pays qu'aux États-Unis de l'Amérique du Nord, où le bassin du Mississipi n'oppose pas d'obstacles à la pose des rails et que dans l'Argentine, qui n'est, pour ainsi dire, qu'une immense plaine. Au Brésil, à peu de distance de la côte, la Serra do Mar dresse un rempart très élevé et difficile à franchir; dans l'intérieur, les accidents de terrain sont considérables aussi; les forêts touffues arrêtent l'ingénieur par leur végétation sans cesse renaissante. Le Brésil a su triompher de ces obstacles. M. Walle a admiré, en maint endroit, la hardiesse des ingénieurs à monter, descendre ou contourner par des pentes invraisemblables monts et vallées. Le Brésil a su aussi, ce qui n'était pas moins difficile, rassembler les capitaux nécessaires à cette œuvre.

On a commencé par construire des tronçons qui reliaient des villes de l'intérieur à leur port. Les tronçons, isolés d'abord (1), se sont prolongés, ramifiés, soudés, puis, conformément à un plan d'ensemble qui a été arrêté depuis peu d'années, un réseau a commencé à se former dont les mailles s'étendent et se relient à mesure que les constructions avancent (2). Dans la région côtière, une suite de lignes reliées les unes aux autres et mesurant 2.600 kilomètres conduisent de Rio de Janeiro aux extrémités de l'État de Rio Grande do Sul (Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Uruguayana) et se ramifient dans les quatre États du Sud. Une autre suite de lignes s'enfonce de Rio de Janeiro et de

(1) L'isolement des tronçons empêchait souvent les lignes de devenir productives. Le directeur du *Jornal do Commercio* proposa un plan de rachat par l'État; plus de 2.000 kilomètres ont été rachetés de 1891 à 1901.

(2) De 1903 à 1909 on a construit en moyenne plus de 500 kilomètres par an.

São Paulo dans l'intérieur des terres; de São Paulo elle gagne la rive du Parana, d'où elle sera continuée jusqu'à Corumba sur le Paraguay; de Rio de Janeiro elle s'étend à travers le Minas Geraes jusqu'au fleuve São Francisco et elle sera continuée jusqu'à l'Araguaya, un des grands sous-affluents de l'Amazone.

D'autres lignes à peu près parallèles à celles-ci, c'est-à-dire ayant leur point de départ sur l'Atlantique et orientée S.-E.-N.-O., pénètrent dans des contrées encore à peu près vierges, où elles devancent et préparent l'œuvre de la civilisation.

Dans cette région intérieure, d'autres lignes, orientées N.-S., compléteront la navigation des cours d'eau du bassin de l'Amazone et la relieront au bassin du Parana, dont les sources, en certains endroits, se confondent presque avec les sources des rivières amazoniennes; ces lignes sont destinées en partie à suppléer à la navigation dans les endroits où elle est interrompue par des cascades, et à réunir des rivières, comme la ligne du Madeira au Mamoré.

L'effort a été multiple. L'Union fédérale a construit à ses frais 3.400 kilomètres de chemins de fer qu'elle exploite et s'est chargée d'en construire encore environ 2.500; le plus important est le Central du Brésil, qui relie Rio de Janeiro et São Paulo (1.737 kilomètres). L'Union a construit 4.860 autres kilomètres dont elle a affermé l'exploitation; elle a donné une garantie d'intérêts à 2.330 kilomètres construits et exploités par des Compagnies privées. Il y a de plus, en exploitation, 848 kilomètres qui ont été construits sans garantie d'intérêts et 6.160 kilomètres qui appartiennent à divers États de l'Union. Le total est de 18.632 kilomètres sur lesquels circulaient des trains au 1^{er} janvier 1909. Pour compléter le réseau tel qu'il est actuellement fixé, il reste une dizaine de mille kilomètres à construire.

Il y a des lignes qui donnent de beaux bénéfices, notamment le São Paulo Railway; mais il y en a beaucoup qui, desservant des régions à peine habitées, doivent attendre que la population et la richesse y aient été créées pour obtenir eux-mêmes un trafic rémunérateur: ils contribueront beaucoup à cette création. Au sujet des dividendes, M. Walle a fait une remarque qui mérite d'être connue des administrateurs et des politiques français. Les chemins appartenant à l'État et exploités par lui ne donnent pas de produit net, quoique plusieurs aient déjà un trafic important; c'est, d'une part, parce que leurs frais généraux sont exagérés (1); sur certaines lignes, il y a une moyenne de

(1) Après la révolution et pendant les périodes de discordes, les rapports des ministres des finances signalèrent à plusieurs reprises les désordres des chemins appartenant au gouvernement; leurs dépenses excessives, la nécessité de faire des économies. Un projet d'affermage des chemins de fer de l'État en 1897 a échoué.

sept employés par kilomètre, tandis que des exploitations privées se font régulièrement avec une moyenne de deux employés ; d'autre part, c'est qu'il y a profusion de permis de circulation gratuite et de privilèges onéreux. Pourquoi ? Parce que la politique parlementaire est avide de faveurs pour ses amis et que les hommes influents ont sans cesse besoin de satisfaire une foule de clients-électeurs.

Dans l'accomplissement de cette œuvre nationale des voies ferrées, l'État de São Paulo a été le plus entreprenant et est le mieux doté ; en 1910, il avait 4.400 kilomètres en exploitation ou en construction ; Minas Geraes en avait 4.050 ; Rio de Janeiro et Rio Grande do Sul venaient au second rang avec 2.500 et 2.000 kilomètres.

Le transport des marchandises rapporte plus aux chemins de fer que celui des voyageurs. Il en est ainsi dans l'Argentine, dans l'Amérique du Nord, en Europe. Il en est de même au Brésil et il en sera probablement de même sur toutes les grandes lignes quand la production se sera suffisamment développée. M. Walle a étudié avec soin cette production sous ses trois espèces : agricole, minière, industrielle.

Sur l'industrie il n'y a pas lieu d'insister, quoique la grande industrie commence à s'éveiller sur divers points. Mais c'est surtout une industrie complémentaire de l'agriculture, comme la fabrication du sucre, la préparation du café et du maté ; il y a cependant à ajouter déjà les filatures et les tissages. On ne connaît jusqu'à présent au Brésil que très peu de gisements de charbon de terre, charbon de qualité médiocre : c'est un obstacle à l'extension des usines et manufactures, surtout à des usines qui pourraient utiliser de très riches dépôts de minerai. Toutefois, il n'y a pas lieu de désespérer de l'avenir sous ce rapport ; les procédés électriques peuvent réduire le minerai et déjà l'électricité est partout dans les villes qu'elle éclaire, et, sur plusieurs voies ferrées, elle est devenue la force motrice. Or, le Brésil a dans ses chutes d'eau des réservoirs immenses d'énergie électrique ; celle de l'Iguazu pourrait à elle seule mettre en mouvement tous les ateliers d'une grande ville manufacturière.

M. Calogeras a décrit, dans un ouvrage qu'on peut qualifier de classique, les ressources minérales du Brésil. M. Walle, en signalant les nombreux gisements qu'il a visités, confirme l'opinion du savant minéralogiste brésilien. Il y a dans São Paulo des minerais qui contiennent 72 p. 100 de fer. Dans le Goyaz, dit M. Walle, se trouvent le cristal de roche presque pur, le marbre, le fer, le chrome, le kaolin, le mica, l'argent, le platine, le cuivre, l'antimoine, le rubis, l'agate, le grenat, la topaze, et surtout l'or et le diamant qui ont été, au xvii^e siècle, l'objet d'une très fructueuse exploitation, puis qui ont été délaissés, mais qui peuvent encore produire beaucoup quand on saura les exploiter par des

procédés perfectionnés. L'Etat de Minas Geraes, dont la richesse minière était proverbiale au xviii^e siècle, est mieux doté encore que le Goyaz par la nature. C'est par excellence la région de l'or, du diamant et d'autres pierres précieuses. La production est restée importante : trente-cinq compagnies, presque toutes anglaises, y exploitent des concessions. Il y a des montagnes de cristal de roche, des montagnes de minerai de fer, des lits de rivière, comme celui du rio Piracicaba qui est, pour ainsi dire, dallé d'un minerai rendant 70 p. 100. Aujourd'hui, c'est le manganèse qui en constitue l'exploitation principale. Toutes ces richesses du sol n'attendent qu'un outillage perfectionné, des capitaux qui fourniront les moyens de l'acquérir et des voies ferrées qui donneront un débouché aux produits.

Quand on regarde le tableau des exportations du Brésil, on voit en première ligne le café (environ 580 millions de francs en 1908) et le caoutchouc (environ 270 millions) et, bien loin derrière ces deux articles, les cuirs et peaux (50 millions), le cacao et le maté. Le cacao et le caoutchouc viennent surtout de la partie septentrionale du Brésil à laquelle M. Walle consacrera un second volume. Dans le présent volume ce sont le café, les cuirs et peaux et le maté qu'il a étudiés. Cuir et peaux sont fournis principalement par les trois États méridionaux du Brésil, qui sont limitrophes de la République Argentine et qui lui ressemblent quelque peu par leur économie rurale et par leurs vastes pâturages dans lesquels les animaux vivent en liberté tout le cours de l'année; São Paulo, Minas Geraes, Goyaz, Matto Grosso sont aussi des pays d'élevage. Le maté, feuille d'un arbre qui a l'aspect d'un grand houx, est encore presque exclusivement un produit spontané des forêts du sud que les habitants préparent par des procédés primitifs de torréfaction. M. Walle a décrit ces procédés.

M. Walle ne consacre qu'une note à la valorisation. Nous n'avons donc pas à nous arrêter sur cette opération que nous estimons être une entreprise très hasardeuse, faite pour maintenir les revenus d'un certain nombre de fazendeiros plutôt que pour servir l'intérêt général du pays. Un État, même lorsqu'il fournit les quatre cinquièmes de la production d'une marchandise, n'est pas le maître d'en régler la consommation et le prix dans le monde. Un spéculateur peut tenter un coup de main en accaparant et tenant en réserve un stock considérable; il agit à ses risques et périls, gagne de l'argent ou en perd. Ce n'est pas le rôle d'un gouvernement. L'État de São Paulo et ses deux associés le Rio de Janeiro et le Minas Geraes ont entraîné dans leur spéculation l'État fédéral. Il n'a pourtant pas manqué au Brésil d'esprits clairvoyants pour signaler l'erreur et le danger. Il ne manque pas non plus d'exemples, dans l'histoire, du résultat auquel aboutit probablement un

État qui entreprend une pareille aventure ; sous le second Empire M. Haussmann, préfet de la Seine, a prétendu fixer le prix du pain à Paris en créant la caisse de la boulangerie, qui prélevait un droit sur la farine en temps de bon marché et indemnisait en temps de cherté les boulangers afin de maintenir le prix du pain à un taux à peu près uniforme ; l'opération a été onéreuse pour la ville et il a fallu liquider la caisse de la boulangerie (1).

São Paulo tient la tête parmi les États qui cultivent le caféier. La plante n'y a été introduite que vers la fin du xviii^e siècle. Mais déjà, en 1851, São Paulo exportait 115.760 sacs (de 60 kilogrammes) ; en 1889 il en a exporté 2.952.000 ; en 1906-1907 15.392.000 (2) : prodigieux accroissement qui a effrayé les producteurs eux-mêmes et déterminé l'adoption de la valorisation et d'autres mesures gouvernementales pour l'enrayer. M. Walle décrit plusieurs grandes fazendas dans lesquelles il a reçu l'hospitalité, particulièrement celle de M. Schmitt qui s'étend sur 32.000 hectares, plantés de 7 millions 1/2 de caféiers et occupant 8.000 colons. C'est la plus vaste de l'État de São Paulo et même probablement du Brésil. Les 8.000 colons de cette fazenda sont répartis en 1.026 groupes ; ils sont chargés d'un lot d'environ 2.000 à 2.500 pieds par homme. Les arbres sont espacés de 4 mètres, bien alignés, bien entretenus. En mai commence la récolte à laquelle toute la famille du colon est employée et payée à raison de 0 fr. 80 à 1 fr. 25 par 50 litres de fèves. Ensuite ont lieu le lavage, le séchage, le triage. Le colon jouit ordinairement d'un petit terrain qu'il cultive pour lui-même, et peut gagner 1.800 à 2.500 francs par an. Sur cette somme l'Italien, qui vit de peu, parvient à faire d'assez rondes économies.

Il ne faut pas chercher de Français dans ces colonies. Nous avons dit qu'il y en avait même peu, trop peu, dans l'industrie, dans les grandes entreprises et dans le commerce. La France a occupé jadis au Brésil une position économique plus avantageuse relativement qu'aujourd'hui. Il y a une cinquantaine d'années, elle venait immédiatement après l'Angleterre sur le tableau du commerce extérieur du Brésil. En 1908, elle n'est plus qu'au quatrième rang, s'étant laissé dépasser par les États-Unis et l'Allemagne. Pendant que le commerce du Brésil doublait de 1899 à 1909, celui de la France avec le Brésil augmentait seulement d'un septième de 1886 à 1908.

En effet, jusqu'en 1852, le commerce de la France avec le Brésil (commerce spécial d'après la statistique de la Direction générale des

(1) Voir *Histoire des Classes ouvrières et de l'Industrie en France de 1789 à 1870* (tome II, page 499), par G. Levasseur (Librairie Rousseau).

(2) En 1909, la récolte a été de 12 millions de sacs au moins à São Paulo et de 5 millions pour les autres États du Brésil.

douanes) n'a pas dépassé 30 millions. De 1852 à 1866, il a augmenté presque chaque année jusqu'à 140 millions en 1866. Depuis cette date, jusqu'en 1886, durant vingt ans, il a faibli; ce n'est que depuis 1886 qu'il a commencé à se relever pour atteindre 183 millions en 1891. Il a quelque peu baissé ensuite; les chiffres des cinq dernières années sont 133 millions en 1903, 125 en 1904, 148 en 1905, 179 en 1906, 174 en 1907, 162 en 1908. Dans ce commerce l'importation en France a été presque toujours supérieure à l'exportation de France; ainsi en 1908 elle a été de 114 millions contre 48. L'exportation de France même diminue: ce qui est très regrettable.

Les chiffres du commerce général du Brésil avec la France sont toujours très sensiblement plus forts que ceux du commerce spécial, surtout à cause des cafés qui entrent en entrepôt et qui en sortent pour être livrés à l'étranger. Ainsi, en 1908, le commerce général a été de 221 millions (1), tandis que le commerce spécial n'en enregistrait que 162.

En 1908, l'importation (commerce spécial) a consisté surtout en café (57 millions) (2), caoutchouc (29 millions), peaux brutes (15 millions), cacao (8 millions et demi); l'exportation a consisté en tissus de coton (52 millions), vêtements et lingerie (42), tabletterie et bimbelerie (35), beurre salé (32).

La mission de M. Walle avait une raison d'être économique et pratique. Il devait étudier les ressources du Brésil pour en vulgariser en France la connaissance et pour éclairer mieux les Français sur les intérêts qu'ils peuvent se créer au Brésil. Nous avons dit qu'il regrettait tout d'abord que la France eût un si petit nombre de représentants dans ce pays où les Français sont assurés, s'ils sont véritablement dignes de leur nom, d'être accueillis avec faveur. Nous avons exprimé nous-même, maintes fois et, depuis bien longtemps, le même regret non seulement relativement au Brésil, mais aussi pour tous pays étrangers où notre influence morale pourrait s'étendre et notre commerce prospérer. Les Français, quelques exemples que l'on puisse citer de leur colonisation, n'ont jamais été dans les siècles passés et dans les temps contemporains très portés à quitter leur terre natale; ils s'y trouvent bien, quoiqu'ils se plaignent souvent. Aujourd'hui que la faiblesse de la natalité arrive à peine à maintenir une population stationnaire, il n'y a pas à espérer de changement dans les mœurs à cet égard. D'ailleurs les salaires du Brésil sont inférieurs à ceux de France et ne peuvent séduire la population ouvrière. Il en est autrement pour les classes moyennes;

(1) D'après les relevés de la douane brésilienne le total du commerce avec la France a été de 164 millions. La statistique du pays de provenance donne naturellement un chiffre inférieur à celui du pays de destination.

(2) 88 millions au commerce général.

il y a place pour nombre d'entrepreneurs d'industrie et de commerce. Il en est autrement aussi pour les capitaux français ; ils commencent, avons-nous dit, à prendre le chemin du Brésil ; mais ils auraient plus de sécurité et plus de chances de profits s'ils étaient accompagnés et mis en œuvre par des Français au lieu de l'être par des intermédiaires. M. Walle donne à ce sujet de sages conseils ; nous nous associons à lui et nous souhaitons dans le double intérêt du Brésil et de la France que ces conseils soient entendus et suivis.

E. LEVASSEUR.

MESURES BRÉSILIENNES ANCIENNES

Depuis le 1^{er} janvier 1874, l'usage du système métrique est rendu obligatoire au Brésil, toutefois, dans l'intérieur, on a également conservé l'usage des mesures anciennes, c'est pourquoi nous croyons utile d'en faire connaître quelques-unes parmi les plus usitées avec leur équivalent.

Mesures de Poids

Tonelada ou tonne.	793 kg. 238
Quintal	58 kg. 758
Arroba métrique.	15 kg.
Libra ou livre	458 gr. 05
Onza ou once	23 gr. 69
Oitava ou octave.	3 gr. 58

Mesures de longueur

Brassa ou brasse.	2 m. 20
Vara.	1 m. 10
Palmo	0 m. 22

Mesures de distance

Legua ou lieue géométrique : 6 kilomètres.
--

Mesures de Superficie agraires

Legua quadrada ou lieue carrée	43 kq. 56
Milha quadrada ou mille carré	4 kq. 84
Alqueire de Minas et de Rio de Janeiro.	4 hect. 84
Alqueire de São Paulo	2 hect. 42
Geira	19 ares 36
Tarefa (à Bahia)	43 ares 56

Mesures de Capacité

Mioa.	21 hect. 76
Fanga	1451 lit. 08
Alqueire	36 lit. 27
Quarta	9 lit. 06

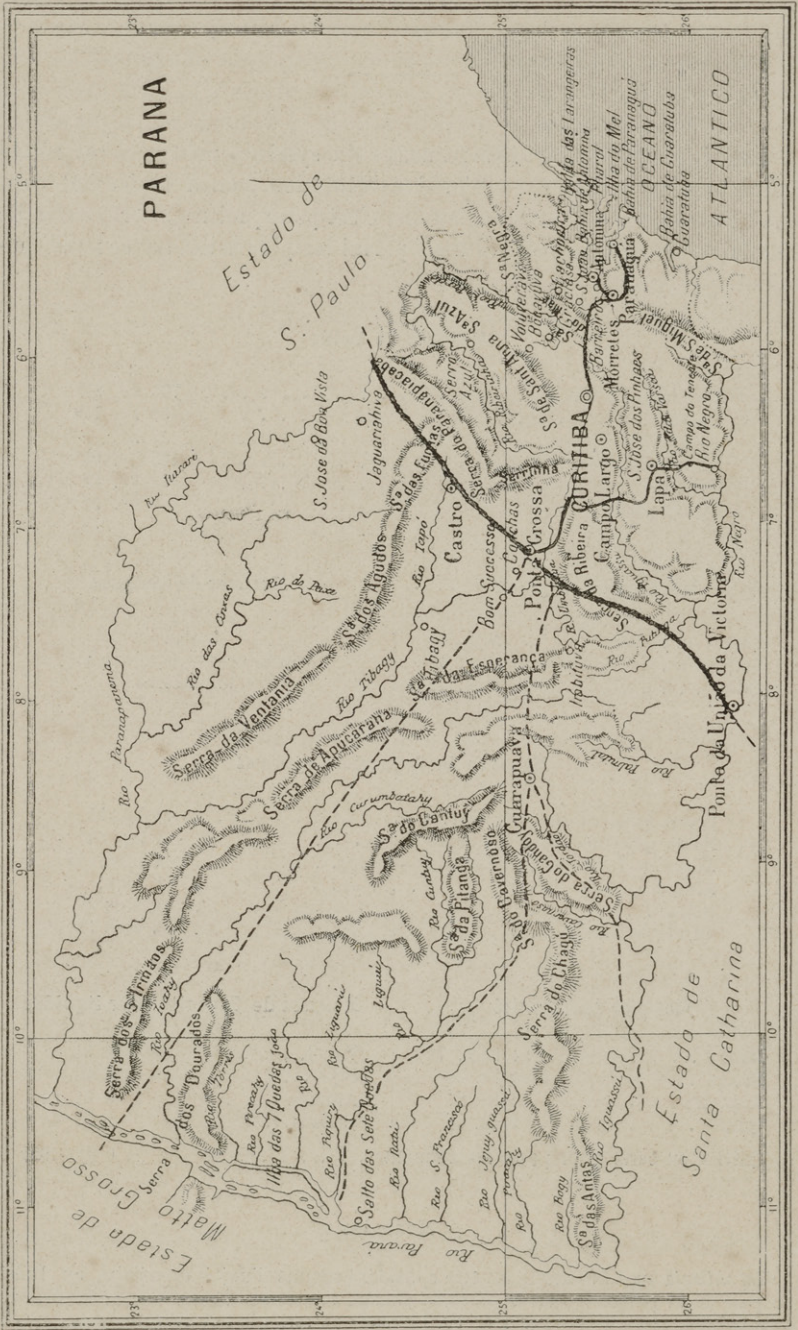
Mesures de Capacité pour liquides

Tonel.	840 lit.
Pipa	420 lit.
Almude	3 lit. 94
Canada.	2 lit. 66

Quilate ou carat pour peser les diamants 0 gr. 1922

Monnaies

Le *milreis* ou 1.000 reis peut être considéré comme l'unité monétaire au Brésil, au pair de 27 pence, il vaut 2 fr. 84 au change actuel qui forme une sorte de pair; depuis 1906, le milreis vaut 1 fr. 55. Le *conto* de reis qui fait 1.000 milreis équivaut actuellement à 1.610 fr.



PARANA

Estado de S. Paulo

ATLANTICO

Estado de Mato Grosso

Estado de Santa Catharina

CURITIBA

Ponta da União da Victoria

Serra dos Caracaras

Serra da Itaipua

Serra da Venâncio

Serra da Mantiqueira

Serra da Formosa

Serra da Tapacaha

Serra da Itaipua

Serra da Itaipua

Serra do Chapeco

Serra da Itaipua

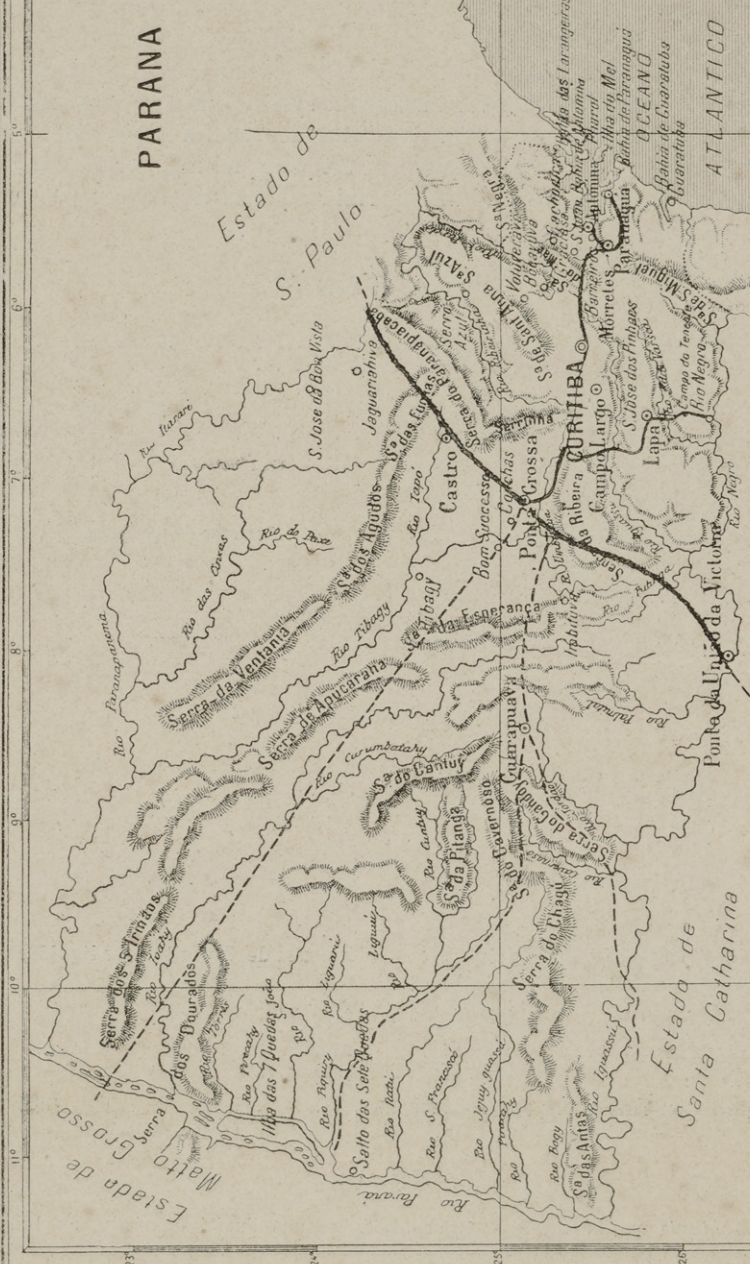
Serra da Itaipua

Serra da Itaipua

Serra da Itaipua

Serra da Itaipua

Serra da Itaipua



ÉTAT DE PARANA

I. De São Paulo à Curitiba. — II. Superficie et limite, le Contesté avec S. Catharina, zones. — III. Castro et Ponta Grossa, les routes du Parana. — IV. De Ponta Grossa à Curitiba, aperçu de la capitale. — V. Population, prix de la vie, industries. — VI. Les colons et les colonies du Parana. — VII. Morettes, Antonina, Paranaguá. VIII. Le sous-sol paranaense. — IX. Culture du blé, les pinheraes. — X. Le maté du Parana, ce qu'est ce produit, son habitat. — XI. Ses propriétés. — XII. Dans les hervaes. — XIII. Exploitation d'un herval, le carijo. — XIV. Le Barbacuá et la cancha. — XV. Prix du maté, importance de son exportation. — XVI. Les chutes de l'Iguassu, le Salto du Guayra, villa Velha. — XVII. Les sambaquis du Parana.

I. — Pour se rendre de Rio de Janeiro ou de São Paulo à Curitiba, capitale de l'État de Parana, le voyageur peut aujourd'hui choisir entre deux voies, par mer ou par terre. Par mer, en prenant passage sur un des vapeurs du Lloyd Brasileiro ou de la Navigação Costeira, qui mettent de deux à trois jours pour faire le trajet de Rio à Paranagua, suivant que le voyage est direct ou avec escales. Par le chemin de fer São Paulo-Rio Grande qui, comme on le sait, doit se relier sur l'Uruguay aux chemins de fer du Rio Grande do Sul, après avoir traversé les États de Parana et Santa Catharina. Quoique la voie de terre soit moins confortable que celle de mer, en raison de la poussière et de la chaleur qu'il faut se résigner à supporter en wagon, qu'elle soit aussi beaucoup plus coûteuse (1), c'est celle-là que nous avons choisie, ayant décidé d'aller jusqu'au bout de la ligne alors en construction et de continuer à cheval jusqu'à l'Uruguay et le Rio Grande en suivant le tracé. Ce faisant, nous avons probablement été le premier Européen qui soit allé de Rio de Janeiro aux frontières

(1) Le prix du voyage par mer de Rio à Paranagua est de 63 milreis; par terre il arrive à plus du double, sans compter la nourriture; le trajet ne peut se faire en moins de deux jours.

de l'Uruguay et de l'Argentine par le centre du pays, en utilisant le réseau de lignes formant le transbrésilien, depuis Pirapora sur le São Francisco jusqu'au moyen Uruguay.

De São Paulo à Itararé, à la frontière du Parana, il y a 436 kilomètres que nous franchîmes en empruntant la ligne de la Sorocabana. A Boituva, celle-ci bifurque; on se trouve dans une région très peuplée, où les petites exploitations sont nombreuses; partout, on aperçoit d'immenses plantations d'ananas dont on a entrepris la culture avec succès. A partir d'Itapeteninga, le caractère du pays change : ce sont de vastes campos ondulés, favorables à l'élevage, avec dans les vallées des bouquets de bois où se montrent déjà quelques pins araucarias, essence caractéristique du Parana. Puis, ceux-ci deviennent de plus en plus nombreux, les vallées plus profondes et plus boisées, et, à Itararé, ayant franchi la rivière du même nom, qui sert de frontière aux deux États, nous pénétrons dans le Parana.

II. — L'État de Parana a une superficie de 221.319 kilomètres carrés et une population de 350.000 à 370.000 habitants; généralement mal partagé sur l'Océan, où il ne possède qu'une petite façade littorale, pourvu en échange de deux bons ports, la baie de Paranagua et l'anse de Guaratuba, toute voisine, qui n'est pas utilisée, il est plus généreusement doté à l'intérieur, où il s'étend à l'ouest jusqu'au fleuve Parana qui le sépare de la République du Paraguay et de l'État de Matto Grosso; — au nord, jusqu'au Paranapanema et le rio Itararé, qui le séparent de São Paulo; — au sud, l'Iguassu, qui lui sert de frontière avec Santa Catharina et une toute petite partie de l'Argentine. Ses frontières fluviales en font presque une île. Depuis de longues années, l'État de Parana occupait une large bande de terrain s'étendant depuis l'Iguassu jusqu'au haut Uruguay, territoire revendiqué avec énergie par l'État voisin de Santa Catharina; le litige fut enfin porté devant le suprême Tribunal Fédéral qui, après un long procès, vient de rendre son jugement en donnant gain de cause à Santa Catharina. La cause de ce litige portait sur une superficie de près de 2.000 lieues carrées (lieues de 6 kilomètres), occupée par une assez nombreuse population. La décision paraît très juste, en ce qu'elle donne aux deux États leurs limites naturelles, mais elle souleva au Parana des colères violentes qui menacèrent d'aller jusqu'à l'émeute. Le Parana avait, en effet,

fait de grandes dépenses dans cette région ; il y avait fondé de nombreux centres, créé cinq vastes municipes et trois comarcas ; il payait les autorités judiciaires et la police, les fonctionnaires de l'instruction publique ; il avait construit des routes et des édifices : on comprend donc ses protestations. La population, qui payait les impôts au Gouvernement de Parana auquel elle obéissait, votant sur ses listes aussi bien aux élections fédérales qu'estadales, ne veut en aucune façon appartenir à Santa Catharina. Pour qui ne connaît pas les sentiments particularistes que développe la forme fédérative faisant de chaque État autonome autant de petites patries, on comprend mal cette répugnance paranaense, catharinense ou rio-grandense ; les habitants n'en sont pas moins les fils d'une même patrie, le Brésil. Et, en fin de compte, c'est ce que tout le monde se dira, car le Brésilien est patriote, lorsque les colères, que la politique n'est pas sans exciter un peu, se seront apaisées sous l'influence du temps.

Le climat de l'État de Parana est sans aucun doute le meilleur de tout le Brésil ; il jouit d'ailleurs de cette réputation que rien ne vient contrarier. Le pays se divise en deux zones : celle du littoral, étroite et basse, de climat humide, et celle des hauts plateaux, qui va de la serra do Mar au rio Parana, plateaux dont l'altitude oscille entre 200 et 1.200 mètres et où la température est très douce, le climat en tout semblable à celui du sud de l'Europe. En plus de la serra do Mar, qui descend de São Paulo et dont le point culminant, au Parana, porte le nom de Marumbi (1.810 mètres), il y a encore, dans l'État, la Serrinha (1.215 mètres), la serra Esperança (1.365 mètres), das Furnas, dos Agudos et d'autres encore. Toute cette zone élevée peut encore se subdiviser en cinq autres zones bien caractérisées : 1° le plateau de Curityba, entre la serra do Mar et la Gerrinha ; 2° les campos Geraes, entre la Serrinha, les sertoes de Cinza et les forêts de la vallée du Tibagy ; 3° le plateau de Guarapuava, campos fameux pour l'élevage du bétail ; 4° la zone constituée par les vallées des rios Iguassu, Jeguiguassu, Pequiry et São João ; 5° la zone des vallées de l'Ivahi et du Tibagy. Ces deux dernières zones sont couvertes d'admirables forêts.

III. — D'Itararé à Ponta Grossa, la deuxième ville de l'État et le point de réunion du chemin de fer du Parana et de la S. P. Rio Grande, il y a 252 kilomètres. La ligne descend presque

continuellement à partir de Castro qui, avec Jaguariahyva, forme les deux centres les plus importants sur ce parcours jusqu'à Ponta Grossa, qu'on aperçoit à plus de 60 kilomètres avant d'arriver. La ligne possède un nombre de courbes invraisemblables; la Compagnie américaine, qui avait la concession de ce chemin de fer au début, bénéficiait d'une prime de 30 contos par kilomètre, évitait le moindre accident et ne craignait pas d'allonger. A l'heure actuelle, on réduit la longueur de la voie de 38 kilomètres sur ce parcours, car ces courbes sont loin de faciliter le trafic. Castro est une jolie petite ville de 14.000 habitants, située à 957 mètres d'altitude, sur la rive gauche du rio Yapo; un pont met la ville en communication avec son faubourg Santa Cruz, édifié sur l'autre rive. Castro, outre les vieilles maisons coloniales, grossières et inélégantes, possède quelques belles constructions et il s'en édifie chaque jour davantage. Cette ville doit son développement actuel, qui ne fait que s'accroître, à la ligne ferrée; car c'était, il y a quelques années, une insignifiante bourgade. Autour existent des centres agricoles très florissants.

Ponta Grossa doit également au chemin de fer d'être devenue une ville importante, l'entrepôt commercial qui dessert toute la région ouest et sud-ouest. Construite en damier, elle s'élève sur une colline formant dôme à 947 mètres d'altitude; cette situation lui vaut d'être souvent battue par les vents qui soulèvent des nuages de poussière, d'autant plus que ses rues, larges et bien tracées à angle droit, ne sont pas pavées pour la plupart. La colline entière est aujourd'hui couverte de constructions, si bien que la ville s'étend peu à peu dans la plaine environnante. On y trouve beaucoup de belles maisons de deux et trois étages; les maisons de commerce les plus fortes appartiennent à des Allemands ou à des Teuto-Brésiliens; il y a aussi quelques commerçants italiens. Ponta Grossa est la clef des campos Geraes, plaines ondulées, fertiles, propres à toutes les cultures, avec d'immenses pâturages pour l'élevage. Un peu plus loin, recommencent les pinheiraes, les énormes forêts de pins araucarias qui donnent aux paysages un cachet d'originalité incomparable. Ponta Grossa est, par sa situation privilégiée, assurée d'un grand avenir; c'est le point terminus du chemin de fer du Parana (ancien Chemin de fer Brésilien, racheté et affermé par l'État) et point central de la

Compagnie São Paulo-Rio Grande qui y possède ses bureaux de direction, ses ateliers de construction et de réparation, dans lesquels nous avons trouvé quelques ingénieurs et employés français. Peut-être n'y en a-t-il pas encore une proportion suffisante en raison des importants capitaux français investis dans cette Compagnie, mais cela change un peu d'autres affaires et de la Nord-Ouest, où un seul compatriote, tenu à l'écart, représentait notre argent. Nous ne sommes vraiment pas difficiles à contenter.

D'assez bonnes routes relie Ponta Grossa à Castro, Palmeiras, Conchas, Taquary, Bastos, Tavares, etc., et à cinq ou six centres coloniaux occupés par des colons russes pour les uns, et par des Russes et Polonais pour les autres : colonies situées entre 2 et 18 kilomètres de la ville. Nous ne pouvons pas dire que l'État de Parana possède de bonnes routes telles que nous les comprenons ; néanmoins, c'est à notre avis l'État qui apporte le plus de soins et de ténacité à la construction de ces chemins de roulage et les a poussés dans les directions les plus variées, de façon à relier des localités fort lointaines. Construites en pleine terre et non cailloutées, ces routes sont forcément ravinées après de fortes pluies, d'autant plus que les charrettes employées pour le transport des marchandises sont portées par des roues étroites et coupantes qui ont vite fait de creuser de profonds sillons dans les chemins d'un entretien difficile et coûteux. Ces voitures sont particulières à l'État et certainement d'importation polonaise ; d'une apparence frêle, elles sont lourdement chargées et tirées par une dizaine de mules, elles transportent à des distances considérables des marchandises et objets manufacturés, rapportant des produits variés en échange.

IV. — De Ponta Grossa à Curityba, capitale de l'État, il y a 191 kilomètres que l'on franchit en un peu moins de huit heures, la voie descend presque continuellement en pente plus ou moins prononcée. Partout on voit des lieux habités : les maisons, de style polonais bien caractérisé, sont construites en bois et couvertes en tuiles également en bois, comme la grande majorité des habitations dans l'intérieur et les colonies. Le bois est la matière première la plus abondante et la moins coûteuse, aussi on en use et on en abuse ; des propriétés sont encloses de débris de planches au lieu de fils de fer. A 30 kilomètres de Curityba,

on trouve quelques centres de population très rapprochés, aux cultures bien soignées. Ce sont d'anciennes colonies dont les propriétaires se sont, pour la plupart, enrichis dans le commerce des céréales et des plantes maraichères; quelques-uns ont vendu leurs lots, étant devenus négociants. La route carrossable qui



CURITYBA. — Rue 15 de Novembre et place Tiradentes.

conduit de cet endroit à Curityba est bordée de chaque côté de fermes ou propriétés peu éloignées les unes des autres; on nomme cette partie de la route le *Portao*.

La capitale du Parana est située sur un plateau à 897 mètres d'altitude, au milieu d'une plaine qu'on nomme les campos de Curityba. C'est une ville pouvant avoir de 45 à 50.000 habitants dont le développement est tout à fait récent. L'impression qu'on

ressent en y arrivant est celle d'une ville en plein mouvement progressiste, avec partout une note de bon goût. Deux villes donnent cette impression immédiate, c'est São Paulo et Bello Horizonte. Seule, cette dernière ville possède des rues plus larges ; celles de Curityba le sont presque autant, elles sont bordées de maisons solides ; un grand nombre sont de construction récente, surélevées et agréables à la vue. Malheureusement, les rues de Curityba ne sont pavées que dans la partie centrale, si bien que lorsqu'il pleut les rues excentriques sont extrêmement boueuses ; elles sont desservies par de petits tramways à traction animale qui vont bientôt être remplacés par des voitures électriques. Le gouvernement vient de faire de grands sacrifices pour doter la ville de canalisation d'eau et d'égouts ; une première entreprise abandonna les travaux avant leur achèvement ; l'État fut indéniablement trompé dans cette affaire. Il dut dépenser de fortes sommes pour compléter les travaux. C'est aujourd'hui une chose faite, la ville est depuis plusieurs années éclairée à l'électricité.

Tous les édifices publics sont d'une construction élégante et d'une architecture de bon goût qui change du goût lusitano-brésilien. Les plus intéressants sont : le Palais du Gouvernement, de style Renaissance italienne ; le Palais du Congrès, fort joli édifice de style Renaissance ; la caserne du Régiment de Sécurité ; le Seminario Episcopal ; les Ministères ; la caserne de cavalerie ; l'Asile des Aliénés ; l'Asile des Orphelins, l'Église presbytérienne, de style gothique écossais. Au nombre des monuments tout à fait réussis figure la cathédrale, qui ne ressemble à aucune autre église du Brésil, de pur style gothique ; c'est une copie de la cathédrale de Barcelone. Cette église contraste avec toutes ses similaires, car extérieur et intérieur sont agréables et discrètement luxueux, sans cet excès d'ornementation qu'on remarque partout. La Santa Casa de Misericordia mérite aussi une mention spéciale. Le Musée Paranaense, placé sous la direction d'un homme éminent et érudit, M. Romario Martin, contient de belles collections ; dans une de ses dépendances, on trouve deux vastes laboratoires de chimie et de physique. A noter aussi, les établissements d'enseignement qui sont nombreux ; le Lycée et diverses écoles modèles méritent d'être signalés. La presse est représentée par plusieurs quoti-

diens, parmi lesquels : *A Republica*, *O Parana*, *Dia'o da Tarde*, etc., qui comptent de bons journalistes. Plusieurs grandes places égalaient la ville : la place Tiradentes, en face de la cathédrale, un véritable parc, et le Paseio Publico sont les lieux préférés de la population.

V. — Celle-ci présente à Curityba, plus que dans toute autre ville du Brésil, les caractères ethniques de la population brésilienne de l'avenir. L'esclavage n'a jamais été très développé au Parana, où il n'y avait pas d'exploitation de canne à sucre. Le peu de nègres qu'il pouvait y avoir a disparu depuis longtemps, si bien que dans les rues de la ville comme dans l'intérieur, on ne voit que des gens au teint blanc, aux traits réguliers et on note plus qu'ailleurs des cheveux tirant sur le blond. Le facteur puissant du progrès de l'agriculture et du commerce paranaense est sans aucun doute l'élément polonais et allemand. A Curityba, la plus grande partie des maisons de commerce sont allemandes, partout on voit des enseignes aux noms allemands; cela n'implique pas que ces maisons soient étrangères, elles appartiennent seulement à des fils ou neveux d'Allemands, de Polonais et d'Italiens, l'Allemand restant l'élément dominant du commerce. Dans les magasins et les débits, auberges et restaurants, les employés et serviteurs ne sont plus Portugais ou insulaires des Açores comme dans les États du Nord, mais Polonais et Italiens. On note peu ou pas de cafés à Curityba; cela est dû à ce que la population riche et aisée fréquente beaucoup les clubs, qui sont nombreux. Le club Curitybano est des plus importants, disposant de locaux vastes et bien aménagés, avec une bibliothèque de près de 12.000 volumes.

Toute l'industrie de Curityba consiste en un certain nombre de fabriques de maté, de scieries qui se trouvent déjà à une certaine distance de la ville et d'une fabrique de boissons alcoolisées et gazeuses, de brasseries, de quatre filatures à Curityba dont une seule importante; la plus forte de l'État se trouve à Ponta Grossa. Près de la ville existe aussi la plus importante fabrique d'allumettes de tout le Brésil et peut-être de l'Amérique du Sud : la fabrique Eisenbaen et Hurliman, qui possède une forêt de pins pour son usage et a payé au gouvernement 1.000 contos (1) d'impôt en une seule année.

(1) On sait déjà que le conto de reis vaut 1.610 francs, et le milreis 1 fr. 55.

La vie est relativement bon marché à Curityba. Les loyers, surtout, y sont bien inférieurs à ceux payés à Rio ou à São Paulo. On peut avoir une petite maison ou quelques pièces pour 25 à 30 milreis par mois, une maison entière très convenable pour 55 à 75 milreis; nous avons vu un hôtel très vaste, composé de deux corps de bâtiment, ne payer que 200 milreis de loyer. Il y existe deux hôtels assez convenables, Dolsky et Grand-Hôtel dont le prix est de 6 à 7 milreis par jour. Les légumes, fruits et volailles abondent sur le marché; chaque matin les rues sont sillonnées de voitures de toutes formes venant des colonies qui environnent la capitale, lesquelles y apportent sous la conduite des filles ou des fils des colons, fromages, beurre, œufs, bois et verdure de toute sorte. Dans les quartiers excentriques, on ne voit que de lourdes charrettes conduisant la herva maté brute ou préparée, en sacs ou en bariils, des chars transportant de pesants troncs de pin à destination du chemin de fer.

Voici les prix maxima atteints par quelques denrées sur les marchés de Curityba : pomme de terre, 7.500 reis les 40 kilos; riz, 25 milreis les 60 kilos; haricots, 16 milreis les 120 litres; maïs, 22 milreis les 120 litres; lard, 11 milreis les 15 kilos; viande de porc, 9 milreis les 15 kilos; viande de bœuf, *idem*; le charque ou viande séchée, milreis le kilo; oignons, 3 milreis les 15 kilos; farine de maïs, 7 milreis les 40 litres; café, 9 milreis les 15 kilos; herva maté, 3 milreis les 15 kilos; vins du pays, 180 milreis les 500 litres; saindoux, 1.200 reis le kilo; la bière de bonne qualité, 8 milreis la douzaine de bouteilles, il y en a à 6 et 4 milreis. Un bon poulet coûte de 1.000 à 1.500 reis, etc., etc.

VI. — Le Parana est, avec São Paulo, l'État qui a apporté le plus d'attention et de soins à la question de l'immigration. Dans cet État, la grande majorité des colons sont Polonais, et ils perpétuent là leurs usages et leurs coutumes; ce sont en général des colons actifs et persévérants, qui fournissent une bonne main-d'œuvre. Il y a aussi beaucoup de colons allemands, mais en nombre moindre. Il y a dans tout l'État environ 80 colonies, tant particulières que fédérales ou estadoales. Dans les environs de Curityba, il existe plus de 15 colonies éloignées de la ville de 3 à 20 kilomètres, les unes anciennes et émancipées formant en quelque sorte des faubourgs écartés. Ce sont ces dernières qui fournissent à la capitale sa main-d'œuvre, tant masculine que féminine pour ses

fabriques; les autres sont de fondation récente. Tous les lots et habitations de ces colonies qui forment aujourd'hui des centres plus ou moins compacts, respirent l'aisance et la prospérité. Nous en citerons quelques-unes : Argelina, à 3 kilomètres, habitée par des colons allemands, italiens et brésiliens; São Ignacio, à 6 kilomètres, Polonais; Santa Candida, Polonais, Allemands; Orléans, à 10 kilomètres, Polonais, Galiciens; Dom Pedro, à 15 kilomètres, Allemands de Silésie et Suisses français; Dom Augusto, à 12 kilomètres, Silésiens; São Ignacio, Silésiens et Brésiliens; Santa Felicidade, à 5 kilomètres, Italiens et Polonais; Abranches, à 12 kilomètres, colons de nationalités diverses; de même qu'à Affonso



PARANA. — Types de maisons de colons polonais.

Penna, à 12 kilomètres, etc. Dans toutes ces colonies, nous n'avons trouvé que peu de Français; la plupart occupent diverses fonctions aux chemins de fer du Parana, et S. P. R. G., d'autres sont petits commerçants.

Quelques colonies eurent leur développement initial arrêté par des erreurs d'organisation; des lots furent mal délimités tout d'abord; puis on a localisé des colons sans famille, sans la moindre connaissance ni aptitude pour l'agriculture. On introduisit aussi beaucoup d'éléments inquiets et perturbateurs, animés de passion politique, natures haineuses et révoltées, irrespectueuses des pou-

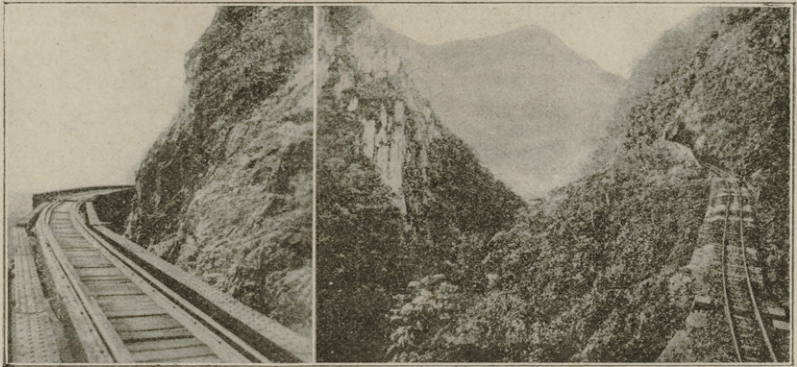
voirs et des lois du pays. Les réclamations sont incessantes de la part de ceux qui, sans la moindre notion d'agriculture, et surtout par paresse, attendent tout du gouvernement en esquivant un travail quelconque. Ces mauvaises recrues n'attachent aucune importance à l'aide et aux secours fournis par l'État. Un exemple : un colon avait reçu une grande quantité de semences, et cependant son lot était inculte. Lorsqu'on lui demanda ce qu'il en avait fait, sa femme répondit avec désinvolture : « Les semences, eh bien, nous les avons mangées ». Tous ces déchets sont dus au système de recrutement direct par des agents officiels. En général, ce système qui engage le nom et la responsabilité de l'État dans des opérations onéreuses, n'amène dans les ports du Brésil que des éléments médiocres, souvent imbus de dangereuses doctrines, mendiants et vagabonds dont le nombre remplit surtout les clauses du contrat et donne satisfaction aux agents ou à leurs préposés qui touchent une certaine prime par individu. Ce système, sauf quelques exceptions utiles, est aujourd'hui abandonné, et les mauvais éléments disparaissent d'eux-mêmes peu à peu, ce qui est un bien pour les colonies. Ceux qui restent sont les meilleurs éléments de propagande.

L'aide qu'offre aux nouveaux colons le gouvernement du Parana n'est pas à dédaigner. Pour son alimentation pendant les premiers six mois jusqu'à la récolte et la vente de ses produits, l'immigrant a droit à un secours de 600 reis par jour par adulte et enfant au-dessus de sept ans, et 300 reis par jour par enfant de 3 à 7 ans. Il reçoit gratuitement des semences diverses, des plants d'arbres fruitiers et forestiers, des plants de vigne que nous avons vu distribuer en abondance (1), ainsi que tous les instruments agricoles indispensables. Pour l'aider davantage, le colon est employé plusieurs jours par semaine à tour de rôle pour les travaux d'intérêt général pour lesquels il reçoit un salaire de 3 milreis par jour. Celui-ci est remis chaque samedi avec les secours alimentaires sous forme de bons avec lesquels il peut se procurer ce dont il peut avoir besoin, l'excédent de ses dépenses devant lui être remis en espèces par les commerçants

(1) La vigne vient très bien au Parana, on commence à la cultiver sur une assez grande échelle; le vin ordinaire, sans doute mal préparé encore, a un goût de framboise. Aux environs de Curityba, nous avons visité un important et beau vignoble appartenant à un Français, M. Poplade, qui, outre beaucoup de vin et de raisins, fournit des plants pour tout l'Etat.

des colonies. Le gouvernement de Parana a eu la faiblesse de continuer les secours de vivres plus d'un an à des paresseux et des incapables; il faillit y avoir une émeute le jour où ces secours furent supprimés, sous l'excitation de quelques anarchistes qui disparurent peu après. Un certain nombre ne commencent à travailler que lorsqu'ils voient que les secours vont cesser.

Par contre, les deux tiers des colons sont laborieux à des degrés divers, et à côté de lots qui n'avaient guère changé d'aspect entre certaines mains, nous en avons vu de très bien cultivés et en plein rapport. A Affonso Penna, colonie nouvelle, nous avons



CHEMIN DE FER DU PARANA.

Viaduc Carvalho.

Tunnel du Pico do Diabo.

remarqué des lots ayant quintuplé et décuplé de valeur dans l'espace de quatre mois et un an. Parmi ceux-là, on trouvait ceux de plusieurs Suisses, d'un Français et d'un Belge dont les lots se faisant face étaient les plus beaux de la colonie. Le ministre des Travaux Publics et de la Colonisation qui nous accompagnait était heureux de nous les présenter; ces colons travailleurs, qui sont déjà récompensés par les bénéfices qu'ils tirent de leurs exploitations, sont assurés de toutes les faveurs et du concours du gouvernement. Quelques lots russes et espagnols étaient aussi en plein progrès. Mais c'est là surtout que tout dépend de l'activité et de l'initiative de l'homme.

VII. — Après Curityba, nous voulons visiter Paranagua et Antonina, deux ports, deux centres commerciaux situés dans la même baie. Curityba est séparé de Paranagua par la grande

barrière naturelle que forme la serra do Mar, entre le littoral et le premier plateau. Pour atteindre ce port, il a fallu construire une ligne ferrée de 111 kilomètres qui est une merveille d'audace et d'ingéniosité. La ligne de Paranagua à Curityba et celle de Santos à São Paulo sont les plus célèbres constructions de toute l'Amérique méridionale; on se demande comment on a pu les mener à bonne fin. A Santos, ce sont des plans inclinés qui escaladent le Cubatão; pour Paranagua à Curityba, c'est une suite de tunnels, de galeries, de ponts accrochés d'une manière invraisemblable aux flancs des montagnes ou suspendus sur des abîmes de végétation. Cette dernière ligne est certainement la plus merveilleuse, par l'originalité et la hardiesse de son tracé; il est indéniable que le parcours, opéré par un temps clair, soulève une rare émotion, un vrai enthousiasme par les aperçus terrifiants et les admirables spectacles qu'on y découvre. C'est à partir du kilomètre 85 qu'on commence à descendre la serra; peu après on aperçoit le Pico do Diabo, pointe de montagne dont une galerie perce le granit; le spectacle à cet endroit est magnifique. Après avoir passé au kilomètre 65 un précipice, au fond couvert d'une végétation humide et mystérieuse et auprès duquel on remarque une croix rappelant le dénouement dramatique d'une haine politique, on atteint le viaduc Carvalho. Ce n'est pas là un pont ni un viaduc, mais une terrasse accrochée au flanc de la montagne dont elle accompagne les sinuosités; aucune barrière ne sépare le train de l'abîme qu'il longe. Plus loin, c'est le pont São João, une toile d'acier rigide qui réunit un mont à un autre, et dont les piliers de fer soutiennent le tablier à 50 mètres au-dessus d'un abîme de roches et de verdure. Puis c'est encore une succession de tunnels, de cascades qu'on frôle et dont la plus belle est le Veo de Noiva, (voile de mariée). On arrive enfin à Morrettes, située au fond de la vallée de Nhumdiaguara qu'on dominait depuis longtemps après une descente rapide.

Morrettes est une gracieuse petite ville entourée de quelques collines, sur la rive du Nhumdiaguara; c'est le centre de quelques colonies autrefois peuplées par des Allemands venus de S. Catharina, qui gagnèrent peu à peu Curityba. Ces colonies sont aujourd'hui occupées par des Italiens et des Brésiliens; les terres sont des plus fertiles et conviennent admirablement à toutes les

cultures. On commence à y faire, ainsi que dans une partie de la zone littorale, des plantations de bananes, dont on exporte de grandes quantités pour l'Argentine. C'est de Morrettes que part un petit embranchement de 16 kilomètres conduisant à Antonina, bon port situé au fond de la baie de Paranagua, et concurrent du port de ce nom. La ville a un joli aspect, elle s'étend sur les pentes de quelques collines, sur les bords du rio *Cachoiera*. La population, hospitalière et courtoise, est plutôt paysanne; elle peut s'élever à 8.000 ou 9.000 habitants. Cette ville, qui est un peu en décadence, car le chemin de fer lui a retiré une partie de son trafic, possède encore d'importantes maisons de commerce. Il y existe divers établissements industriels parmi lesquels deux engenhos pour préparer le maté et un engenho central pour le riz de la région. L'exportation du bois de l'État se fait en partie par ce port, parce que les navires peuvent se rapprocher davantage de la rive. Tout près d'Antonina, dans la vallée de Cachoeira, il existe des mines de fer et manganèse, d'une richesse invraisemblable. Pour l'exploiter pratiquement, il faudrait une petite voie ferrée de 2 kilomètres, qui amènerait le minerai au rivage, car les transports sont difficiles.

VIII. — Paranagua est le principal port du Parana, par lequel il exporte une grande quantité de ses bois et de sa herba maté. Ce port est situé sur un bras de mer, formé par la baie, à l'embouchure du rio Itibéré qui baigne l'ancienne ville. Les nouvelles constructions s'étendent de plus en plus vers le Porto D. Pedro ou Porto de Agua, où, à l'aide de petits wharfs en bois, les navires peuvent embarquer et débarquer leurs marchandises. Cette partie de la baie est plus profonde, et la logique exigerait que tout le trafic se fasse sur ce point, car l'Itibéré est en partie obstrué par la vase et les alluvions, malgré les dépenses d'un service de dragage. Les négociants exportateurs et agents de navigation ont construit à Porto de Agua de grands magasins qui possèdent chacun leur wharf; il suffirait de construire un môle ou des quais en bois pour faciliter le trafic; les négociants ont offert de le construire à leurs frais contre certains avantages, mais le gouvernement a refusé, car ce sont des quais en maçonnerie qui sont prévus... dans l'avenir. Le voyageur s'étonne surtout à la vue d'un magnifique édifice surmonté d'un belvédère et flanqué de deux beaux et vastes magasins. C'est la nouvelle douane, palais inutilisé, car

faute d'un wharf en bois d'une cinquantaine de mètres, les marchandises ne peuvent y être débarquées; le gouvernement, pour des motifs ignorés, ne veut pas le construire et il laisse inoccupés magasin et douane qui ont coûté des sommes considérables; peut-être tomberont-ils en ruines avant qu'on en tire parti. La douane actuelle fonctionne dans un vieil édifice, ancien collège des Jésuites. Il existe un petit tramway qui conduit à Porto de Agua; la distance n'est d'ailleurs pas considérable.

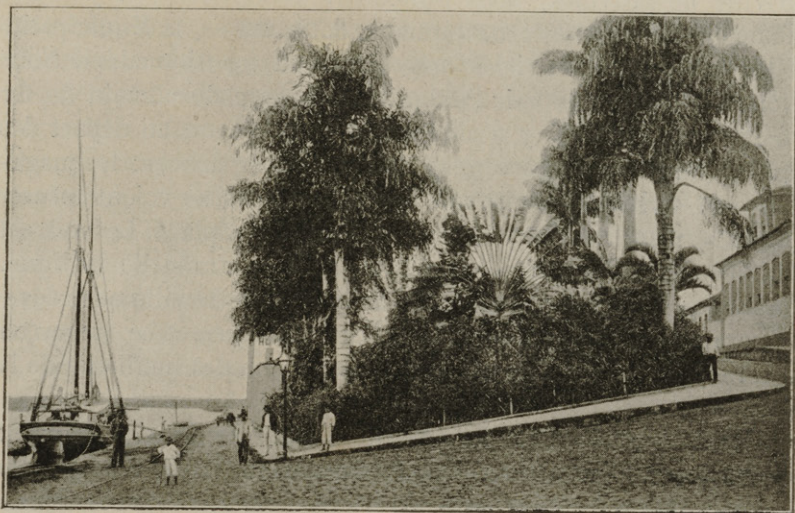
La vieille ville portugaise a un aspect calme et mélancolique de ville de province, mais nullement désagréable; il y existe même quelques belles constructions, entre autres, la Municipalité et les habitations de riches négociants ou fonctionnaires. Nous avons été surpris de voir l'exiguïté de la gare du chemin de fer du Parana; quand il y a affluence à l'arrivée ou au départ des trains, beaucoup de personnes doivent rester dehors; les magasins sont tellement petits que les expéditeurs se voient refuser leurs marchandises jusqu'à ce qu'il y ait de la place. Le tout est très insuffisant et nuit considérablement au trafic de la ligne. Paranagua n'a guère plus de 6.000 habitants; cette ville ne se développera qu'en s'agrandissant vers Porto de Agua, et ce, lorsqu'on se sera décidé à améliorer le port, qui est un des meilleurs de la côte.

Parmi les villes principales de l'État de Parana figurent encore Campo Largo, Palmeiras, Guarapuava, Lapa, Tibagy, Rio Negro sur le fleuve de ce nom, où il existe un modeste service de navigation; Rio Negro est relié à Serrinha par une ligne ferrée de 89 kilomètres. Un autre petit embranchement de 9 kilomètres conduit de la station de Restinga Secca à Porto Amazonas, sur le rio Iguassu (1.600 kilomètres de cours), où existe un assez bon service de vapeurs fluviaux desservant les divers centres assis sur le fleuve jusqu'à Porto União da Victoria, qui dépend aujourd'hui de Santa Catharina.

IX. — On ne connaît pas beaucoup les richesses du sous-sol de Parana, aucune étude sérieuse n'en a jamais été faite. On y trouve cependant de l'or en beaucoup d'endroits, du fer, des diamants et du charbon (plutôt du schiste bitumineux). Dans le rio Tibagy, qui naît dans la comarca de Curityba pour aller se jeter dans le rio Paranapanema, comme sur les rives de plusieurs de ses affluents, dont le Papagaios, il existe des gisements d'or et de

diamants. A Guarda Velha, lieu situé à 3 kilomètres en dessous de la paroisse de Tibagy, on trouve, dans les graviers d'un mont, des diamants petits comme tous ceux du Tibagy, mais d'une belle eau. Sur les rives de l'Ivahy, rio qui naît dans les Campos de Guarapuava, de même que sur ses petits affluents, Bomfim, Tinto, Capivary, Thua, on a trouvé des agates et autres pierres précieuses mais surtout des gisements de minerai cuprifère et du fer magnétique en abondance.

La serra *Dourada*, qui est proche des Campos de Guarapuava,



PARANA. — Quais de Paranaguá.

est riche en or, qui n'a jamais été exploité. On trouve encore du mercure à Palmeiras, de l'or à Assunguy, Veluxerava, São José dos Pinhaes, dans le Yapo, Marumby etc; du plomb à Cerro Azul, de l'argent dans la serra da Prata, au sud de Paranaguá. A Cupim, dans le municpe de Ponta Grossa, près de l'endroit nommé Santo Antonio de Imbituva, il y aurait des gisements d'excellent charbon, de pétrole et de sulfate double d'alumine; il en est de même dans tout le municpe de Guarapuava, où les mines sont considérées comme des ramifications de celles de Ponta Grossa, etc.

X. — L'Etat de Parana possède un sol d'une fertilité incomparable, arrosé par un grand nombre de rivières et propre à recevoir toutes les cultures; il a d'immenses pâturages, et cepen-

dant tout reste à faire dans l'industrie de l'élevage et les bœufs viennent du dehors, il importe du riz quand il pourrait en récolter. Il n'est pas question des haricots, du maïs, de l'orge, qui viennent bien partout ; la culture du blé serait une source de richesse pour cet État. Il y a près d'un siècle, cette culture a été très florissante au Rio Grande do Sul et dans les Campos Geraes du Parana; elle fut depuis abandonnée, car le blé était atteint d'une maladie qu'on nomme rouille (ferrugem). On s'occupe maintenant d'entreprendre cette culture dans beaucoup de zones tempérées de l'État, mais sur une trop petite échelle, car on craint toujours la rouille, à laquelle on n'a pas sérieusement cherché de remède. Dans les colonies que nous trouvâmes lors de notre voyage de Ponta Grossa à l'Uruguay, nous vîmes de beaux champs d'orge et de blé, par exemple à Iraty, à Gonçalves Junior, à Legru et à Calmon ; toutefois, la récolte est encore bien loin de suffire aux besoins des colons. Il faut espérer que, dans peu d'années, les diverses colonies du Parana pourront fournir assez de blé pour la consommation de l'État.

Pour l'instant, on peut dire que les ressources du Parana sont tirées de ses deux grandes richesses naturelles : les herbaes, dont nous allons parler, et d'où il tire le maté qui forme sa principale exportation ; en second lieu, de ses immenses forêts de pins, *araucarias brasiliensis*. Ces forêts ou *pinheraes*, sont particulières au Parana, elles s'étendent maintenant au delà de Santa Catharina jusqu'au Rio Grande; elles renfermeraient plusieurs centaines de millions de ces pins si imposants et si curieux. Ce sont des arbres de 30 à 35 mètres de hauteur et de 1^m,60 de diamètre qui se terminent par un diadème de branches horizontales. Ces arbres sont placés à 2 mètres à peine les uns des autres; les nœuds en sont extrêmement durs et servent pour chauffer les machines de la S. P. R. G., mélangés au charbon.

L'exploitation de ces forêts est encore imparfaite; il existe actuellement 120 scieries dispersées un peu partout dans les forêts du sud-ouest et du nord; elles débitent chaque année un nombre considérable de ces pins magnifiques où tout est utilisable. De grands espaces, aujourd'hui déboisés, étaient, il y a peu de temps encore, couverts de ces arbres. Avec l'imprévoyance habituelle d'un grand nombre de Brésiliens, qui considèrent

comme inépuisables des richesses qui peuvent être exploitées durant une cinquantaine d'années, on ne replante pas; il se peut donc qu'une exploitation plus intensive amène la disparition totale des pinheraes. Cette éventualité est toutefois encore lointaine, car en raison des difficultés de transport — on a rarement la voie ferrée à sa disposition et ses tarifs sont élevés — l'exportation, et par conséquent l'exploitation, n'ont pas encore pris le développement qu'elles pourraient atteindre. Arrivés à Paranagua, les



PARANA. — Scierie dans une forêt de pins.

pins débités en planches, poutres, madriers, douves et caisses préparées, ne trouvent, pas toujours à être embarqués et les prix de transport augmentent les prix de vente. Cela est si vrai qu'en nombre d'endroits sur le littoral le bois national est fâcheusement concurrencé par des bois de l'Amérique du Nord ou de Norvège, cependant inférieurs comme qualité. Cela tient à des causes diverses où la question des transports et les organisations défectueuses entrent pour beaucoup. A Manaus et au Pará, on emploie en quantité, pour expédier le caoutchouc, des caisses qui sont achetées aux États-

Unis; un industriel du Parana en a offert de semblables à un prix très inférieur, naturellement il obtint de très fortes commandes; eh bien, pour des raisons que nous ignorons, ces caisses démontées attendent depuis des mois et des mois, dans un hangar de Paranagua, qu'on veuille bien les transporter.

L'exploitation des bois de pins du Parana pourrait donner d'énormes bénéfices; malgré ses imperfections, cette industrie a donné la vie à beaucoup de points inhabités du territoire, et nourrit beaucoup de monde; on pourrait faire beaucoup mieux.

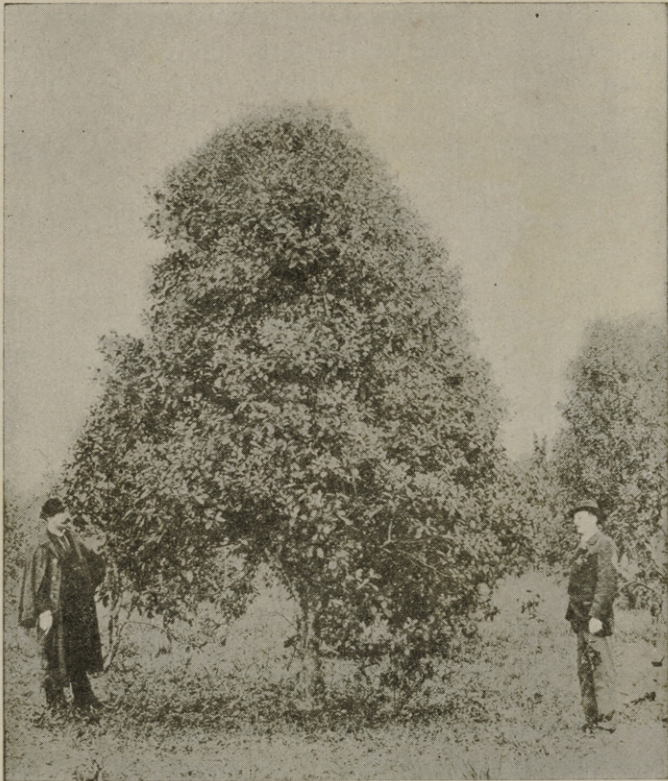
XI. — C'est surtout de l'exportation du maté, le thé du Parana, ou thé du Brésil comme on le nomme, que l'État tire d'importants revenus. Ce maté est pour l'État de Parana ce qu'est le café pour São Paulo, la cacao à Bahia et le caoutchouc au Pará et dans l'Amazonas.

Le maté ou herva maté, qui joue un rôle prépondérant dans l'alimentation de différents peuples de l'Amérique du Sud où il possède plus de quinze millions de fervents consommateurs, ne fait que commencer à s'implanter en Europe où, il y a peu de temps encore, on ne le trouvait que dans les pharmacies. La consommation n'en est pas encore très grande, mais il est permis de croire que le trafic en deviendra plus important lorsque la herva maté sera plus connue et ses vertus plus appréciées. A l'heure actuelle cependant, la grande majorité du public ignore ce qu'est le maté, ses propriétés, où et comment on le récolte, la manière curieuse dont il est préparé. Pendant notre voyage de 642 kilomètres de Ponta Grossa à l'Uruguay, par le chemin de fer São Paulo-Rio Grande, puis sur le tracé de cette ligne, nous avons visité de nombreuses exploitations de herva maté; outre cela, un séjour antérieur de plusieurs mois dans les hervas (1) de Tacuru-pucu (Paraguay), de l'Igatimi, de Gairão et de l'Ita Cera (État de Parana), nous permet de donner à ce sujet quelques renseignements pratiques.

La herva maté, ou *caa-mi* des Indiens Guaranis, est le produit d'une sorte de houx, l'*Ilex paraguayensis* de Saint-Hilaire. Comme matière commerciale, les feuilles sont improprement connues sous le nom de herva, du mot guarani *caa*, qui veut dire herbe, ce nom s'étend à l'arbuste qui le produit. Celui-ci, qui appartient

(1) Pluriel de *herval*, exploitation ou endroit où se trouvent réunis beaucoup d'arbres à maté.

à la même famille botanique que le houx, atteint une hauteur moyenne de 5 à 6 mètres, et parfois assez rarement 8 et 10 mètres. Le tronc de l'arbuste est couvert par une écorce blanchâtre, et les branches, comme toutes les autres parties de l'arbre, ont un aspect velouté; les feuilles sont d'un vert sombre de 3 à 7 centi-



PARANA. — Arbuste à maté.

mètres de largeur sur 1 à 3 de large. Le maté croît dans les régions tempérées, situées entre le 20^e et le 30^e degré de latitude sud, où il semble préférer les altitudes de 300 à 1.000 mètres. Il vit depuis le territoire de *Misiones* (République Argentine), dans la partie du Paraguay baignée par le Parana, dans tout le Brésil méridional qui semble son habitat préféré, car on le rencontre dans les États de Parana, Santa Catharina, Rio Grande do Sul et

Matto Grosso, sur une étendue qui n'a pas encore été complètement déterminée. Cet habitat est en même temps celui du majestueux pin araucaria avec lequel le maté se mélange dans la forêt.

XII. — La grande valeur du maté réside dans ses feuilles, qui, réduites en infusion, donnent une boisson comme le thé, aussi agréable, mais possédant de plus grandes vertus hygiéniques. Depuis les temps les plus reculés, les Indiens des régions citées plus haut connaissaient les qualités de ces feuilles ; ils faisaient dans de grandes cuves en terre cuite des infusions qu'ils se partageaient ensuite à l'aide d'une calebasse.

Les Jésuites, qui, jusqu'en 1774, jouirent dans le pays du privilège exclusif d'exploiter la herba maté, furent les vrais vulgarisateurs de cette boisson. L'usage de l'infusion de maté fut adopté rapidement et généralisé parmi les peuples latins d'Amérique. Indigènes et colons surent apprécier les vertus de ce produit ; ils avaient à leur disposition la *coca* et les feuilles de l'*Ilex*, mais le maté est devenu, pour tous, l'élément indispensable ; la coca est restée le privilège des Indiens Aymaras et Quechuas des hauts plateaux de Bolivie et du Pérou, elle trompe leur faim et elle répare leurs forces. Le maté remplace chez les populations de l'Amérique du Sud, les aliments végétaux ; on le trouve partout sur la table du Brésilien, de l'Argentin, du Chilien, du Bolivien, de l'Uruguayen, qui consomment chaque année 50 millions de kilos de maté du Brésil.

Nous ne reproduirons pas ici l'opinion ou les résultats des observations de nombreux savants, ce qui nous entraînerait hors du cadre de cette étude de vulgarisation ; il nous suffira de dire que Dujardin-Beaumetz, Jobert, Bouant, Marvaud, Doublet, Espery, Courtier, d'Arsonval, Moreau de Tours, etc., etc., sont d'accord pour mettre le maté au premier rang des aliments d'épargne, digestifs, stimulants et assimilateurs par excellence ; son pouvoir laxatif, sudorifique et diurétique accélère les fonctions de l'organisme. Ses propriétés toniques et excitantes permettent de supporter un jeûne prolongé, et il trompe la faim. C'est la véritable boisson des climats débilitants et des bourses pauvres ; possédant les qualités excitantes du café, il ne cause pas d'énervement. Dans les pays cités plus haut, des distributions obligatoires en sont faites aux troupes. En ce qui nous concerne, nous avons maintes fois observé dans la pampa, chez les gauchos,

aussi bien que chez les monteiros (travailleurs des forêts, herba-teiros et bûcherons), que nous voyions revenir au camp, harassés et en sueur, qu'il leur suffisait de quelques calebasses de maté pour recouvrer bonne humeur et vigueur; ils étaient disposés à reprendre leur tâche avec une nouvelle ardeur. Vivant de la même vie que nos travailleurs, également buveur de maté, nous pouvons en attester, par expérience, les bienfaits effets. Bien souvent nous n'avons pas eu d'autre aliment. Ajoutons encore que les Basques et les Italiens, qui sont certainement les Euro-



PARANA. — Herva à flamber.

péens les plus vigoureux et les plus actifs de l'Amérique du Sud, sont des fervents du maté.

XIII. — Revenons maintenant aux hervae. Ils sont de deux sortes; ceux qui appartiennent à des Sociétés ou à des particuliers, exploités régulièrement et déjà nombreux auprès des centres habités, et les hervae vierges à découvrir dans la forêt. Ces derniers, achetés ou livrés à l'État, sont par la suite exploités comme les premiers. L'exploitation des arbres se faisant en taillant les branches pour utiliser les feuilles, les arbres, après avoir été complètement élagués, doivent être laissés trois années, temps nécessaire pour qu'ils se recouvrent d'un nouveau feuillage. Pendant ce temps, les hervateiros exploitent d'autres arbres ou se mettent à la recherche d'une herval vierge.

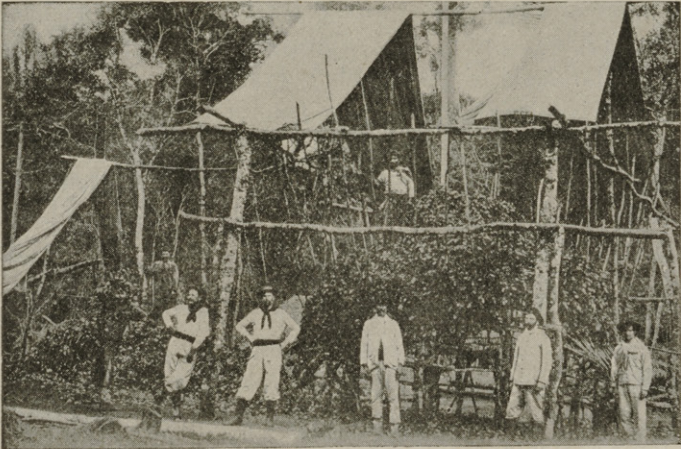
Pour cette opération, on réunit de dix à quinze hommes,

habitué à la vie de la forêt, car pour trouver un herval valant la peine d'une exploitation, il faut très souvent traverser de longues régions désertes et l'exploration ne se fait qu'au prix de grandes fatigues, pour les hervateiros, leur chef et leur capataz (contre-maître), qui de fort loin doivent rapporter le produit de leur récolte. Ces hommes s'enfoncent dans la forêt avec quelques provisions de haricots, de riz, de *carne secca* et de sel pour leur subsistance. La chasse seule variera ce menu; les tentes sont simplement formées par des bâches passées sur des branches et tendues sur le sol.

C'est une vie rude et pénible que celle des hervateiros descubridores, car aux fatigues et aux privations s'ajoutent les mille tortures des insectes et c'est là, à notre avis, ce qu'il y a de plus insupportable. Mais le personnel hervateiro du Parana est fait pour cette existence; les hervateiros sont en effet difficiles à remplacer, car aucun Européen surtout ne résisterait comme eux aux fatigues, ne se contenterait de la solde et de l'alimentation qui leur sont accordées. En échange, ce sont bien les travailleurs les plus inconstants qui existent, difficiles à soumettre à un travail régulier et persévérant. Il ennuie et fait fuir ces hommes : ils aiment mieux peiner plusieurs mois dans la forêt, mangeant et dormant mal, assaillis par les insectes de tout genre, après quoi ils descendent faire les lézards dans un centre habité quelconque, que travailler moins péniblement mais plus régulièrement dans une colonie agricole.

La forêt de l'ouest du Parana ne s'interrompt que par de rares éclaircies nommées campinas, lesquelles sont comptées. Le caractère de cette forêt ne change pas, même lorsqu'on passe de la forêt vierge commune à ce que l'on nomme pinheiraes ou forêts d'araucarias brasiliensis. Le sol est coupé çà et là par de nombreux ruisseaux, toujours occupé par d'impénétrables maquis formés en partie par des *tacuaras-tacuapi* (sorte de bambou aux usages multiples), des nhapindaes (espèce d'acacia fort épineux) et surtout des lianes innombrables, des ésipos, mais principalement le *tacuarambo*, graminée de la forêt qui s'accroche aux arbres et les couvre comme d'un immense voile aux dentelles capricieuses; cette liane constitue parfois des rideaux si épais qu'il se forme des réduits assez obscurs pour qu'on ait pu y développer des clichés photographiques.

XIV. — Lorsqu'un ou plusieurs hervaes sont découverts, le chef herbateiro en commence immédiatement l'exploitation, on demande ensuite au gouvernement ou aux autorités les plus immédiates, la consécration nécessaire. Les chefs hervateiros revendent généralement leurs récoltes à une société commerciale ou à une marque quelconque qui en achèvera les préparations par des moyens mécaniques, et qui se charge d'écouler le produit à l'intérieur ou de l'exporter à l'étranger. Dans ce cas, les patrons passent avec ces sociétés des contrats par lesquels ces dernières s'engagent à leur acheter leur récolte en leur laissant



PARANA. — Herva au ceriço.

un bénéfice qui n'est jamais inférieur à un milreis par 10 kilos. L'exploitation d'un herval, qu'il soit stable ou non, se fait d'une manière simple et primitive suivant les ressources restreintes du milieu. On commence par débarrasser l'arbuste de toutes les plantes qui l'entourent, puis vient la première opération, celle de la taille ou *poda*. Les opérateurs grimpent aux arbres et, avec leur machete ou *facão*, ils coupent le feuillage et les branches jusqu'à 2 à 3 centimètres de diamètre, il ne reste plus de l'arbre que le tronc et les branches principales. Après une semblable mutilation, il ne faut pas s'étonner si l'arbuste a besoin de 3 ans pour se refaire.

Une fois tout coupé, les branches sont ramassées et subissent

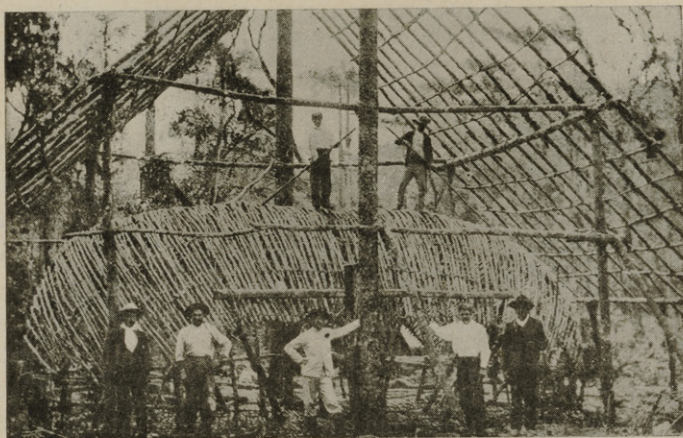
leur première opération qui consiste à les soumettre à l'action d'un feu intense de bois sec. Protégés par une barricade de troncs d'arbres ou de boucliers en bambou, les ouvriers se rapprochent le plus possible du brasier, sur lequel ils passent rapidement et une à une les branches de maté, cela s'appelle *sapecar*, et il faut éviter l'action prolongée de la chaleur. L'opération s'achève lorsque les feuilles ont pris une couleur vert sombre un peu jaunâtre. En peu d'heures, les ouvriers ont flambé des monceaux de branches; cette première torréfaction a pour objet d'éviter que la feuille ne se flétrisse sous l'action des agents atmosphériques. La herva *sapecada* est ensuite amenée au campement central à l'aide de hottes en bambou nommées *rairo*. Chaque charge de 60 kilos est remise à un contremaître qui prend note du poids de la herva livrée.

Une fois la herva réunie au camp, on procède au séchage définitif des feuilles qui s'opère de deux façons. Pour la première, on construit un *carijo*, sorte d'immense gril primitif, composé de traverses grossières en bois, longues de 3 à 4 mètres, placées sur des fourches de 2 mètres de hauteur. La herva groupée en petites bottes est placée sur le *carijo*, sous lequel on allume plusieurs feux. La herva est alors soumise à une longue torréfaction de vingt-quatre heures consécutives, d'autres fois elle se pratique à plusieurs reprises; la nuit est préférée, le *carijo* est protégé par une toiture rustique ou par une bâche, contre les intempéries. On évite naturellement d'y mettre le feu, ce qui malgré tout arrive parfois; ce séchage est évidemment primitif, et on a essayé de l'améliorer, déjà on a construit près des centres habités plusieurs fours donnant un produit excellent et obtenant un prix de 50 p. 100 plus élevé que celui de la herva de *carijo*. Mais en général le *carijo* est remplacé par le *barbacuá*.

XV. — Le *barbacuá* est une construction de branches entrelacées qui couvre, en forme de demi-lune, un trou pratiqué dans le sol; il est couvert par une toiture de bambous *tacuaras* et de feuilles de palmier. Le trou est la bouche d'un conduit qui se fait par dessous terre à une certaine distance du *barbacuá*, à l'extrémité duquel on maintient un feu constant, la chaleur sortant par le trou. Un homme appelé *uru* surveille cette opération, retournant de temps en temps avec un bâton la herva qui sèche. La torréfaction achevée au bout de quatorze ou seize heures, la herva

est jetée sur la *cancha* qui est un espace du sol dépourvu de végétation et uni. Sur cette aire, la herva est battue à coups d'un gros bâton ayant une arête aiguisée, nommé *fação de malhar*. La *cancha* diffère suivant les endroits; c'est tantôt un mortier, tantôt un immense baquet dans lequel tourne une roue verticale ou encore une aire rectangulaire d'un mètre de large, close de chaque côté par deux parois de pieux; un homme armé de son bâton est placé à chaque extrémité. La herva ainsi triturée et broyée est dite *cancheada*; elle peut être empaquetée et vendue

Une première qualité est obtenue dans des usines ou engenho.



PARANA. — Un barbacué.

qui s'installent, maintenant, un peu partout; là, le maté subit un complément de préparation, les feuilles sont débarrassées des menues brindilles et passées dans des tamis mécaniques; il est rebroyé au moyen de pilons mus par des moulins à eau, à vapeur ou électriques. C'est là que le maté est préparé suivant le goût des consommateurs américains. Il existe, dans tout l'État, 32 de ces engenhos dont 15 pour Curityba seulement; les plus importants sont ceux de David Carneiro, Fido Fontana, Manoel de Macedo, da Veiga, Miro et C^o, X. de Mirandas, Babrego et França et divers autres.

Dans le herval, la herva *cancheada* est déposée dans un hangar ou hutte en branchages bien close, sur un plancher fait de lianes très fines qui se nomment *noque*, lequel est porté par des pieux

de 50 centimètres au-dessus du sol, afin que la herva soit à l'abri de l'humidité. Le noque peut contenir environ 2.000 kilos de herva préparée ou herva barbacuá. En sortant du noque, le maté est mis en bruacas ou surroes, sacs faits de morceaux de cuir frais et cousus à l'aide de fils de cuir. Le surrão se remplit mouillé, puis il est cousu; sous l'action du soleil, le cuir se contracte et comprime le maté; les surroes pèsent de 60 à 140 kilos. Dans les usines d'élaboration, on emballe le maté dans des barriques faites de douves en pin du Parana, ou bien dans des boîtes en fer-blanc, qui sont plus agréables à la vue que les surroes velus. Le transport de la herva du noque aux engenhos se fait à dos de mules, ou à l'aide de charrettes traînées par des bœufs ou des mules et il doit être accompli par temps sec.

XVI. — La crise passagère qui a atteint en 1907 et 1908 les produits brésiliens, tels que le café et le caoutchouc, n'a pas atteint le maté, qui est resté produit rémunérateur, aussi bien pour les patrons hervateiros que pour les fabriques d'élaboration, en dépit des bas prix auxquels le maté est présenté sur les marchés, ce qui met le produit à la portée de toutes les classes sociales. Son prix moyen de fabrique est de 200 à 340 reis le kilo pour l'exportation; il subit, de ce chef, un droit de sortie de 450 reis par 10 kilos. Cet impôt rapporte à l'État de 15 à 1.700 contos par an. D'après un tableau officiel, le prix moyen du kilo de maté rendu à bord est de 460 reis, soit 0 fr. 75 au change actuel, et ces prix se sont maintenus depuis dix ans avec des variations insignifiantes.

Pour en terminer avec le maté, il n'est pas inutile de donner le chiffre de la production de ce produit pendant ces dernières années, afin de montrer le développement pris par une industrie longtemps négligée et peu encouragée.

L'exportation du maté fut, en 1907, de 52.652.747 kilos; en 1908, de 45.314.625 kilos; en 1909, de 58.017.850 kilos; en 1910, de 59.350.219 kilos; en 1911, de 61.034.446 kilos, d'une valeur de 45 à 48 millions en chiffres ronds. A ces chiffres, il faut ajouter 13 millions de kilos de consommation locale.

Les États de Rio Grande do Sul et de Matto Grosso en produisent aussi une certaine quantité, mais c'est le Parana qui est le grand fournisseur de ce produit; car il donne, à lui seul, les huit dixièmes de maté exporté.

XVII. — C'est dans l'État de Parana, à sa frontière avec l'Argentine et le Paraguay, que se trouvent les chutes d'eau les plus remarquables du Brésil, telles que l'*Iguassu*, la plus grande cataracte du monde. L'*Iguassu* est de 60 pieds plus élevée que la cataracte du Niagara, approximativement trois fois plus large, et son volume d'eau de 60 p. 100 supérieur. Cette cataracte découverte depuis peu, du moins par les géographes, est deux fois plus grande que la cataracte du Zambéze, la Victoria Falls. Elle offre au touriste un spectacle incomparable avec ses chutes nombreuses et de hauteurs différentes dont une de 68 mètres.



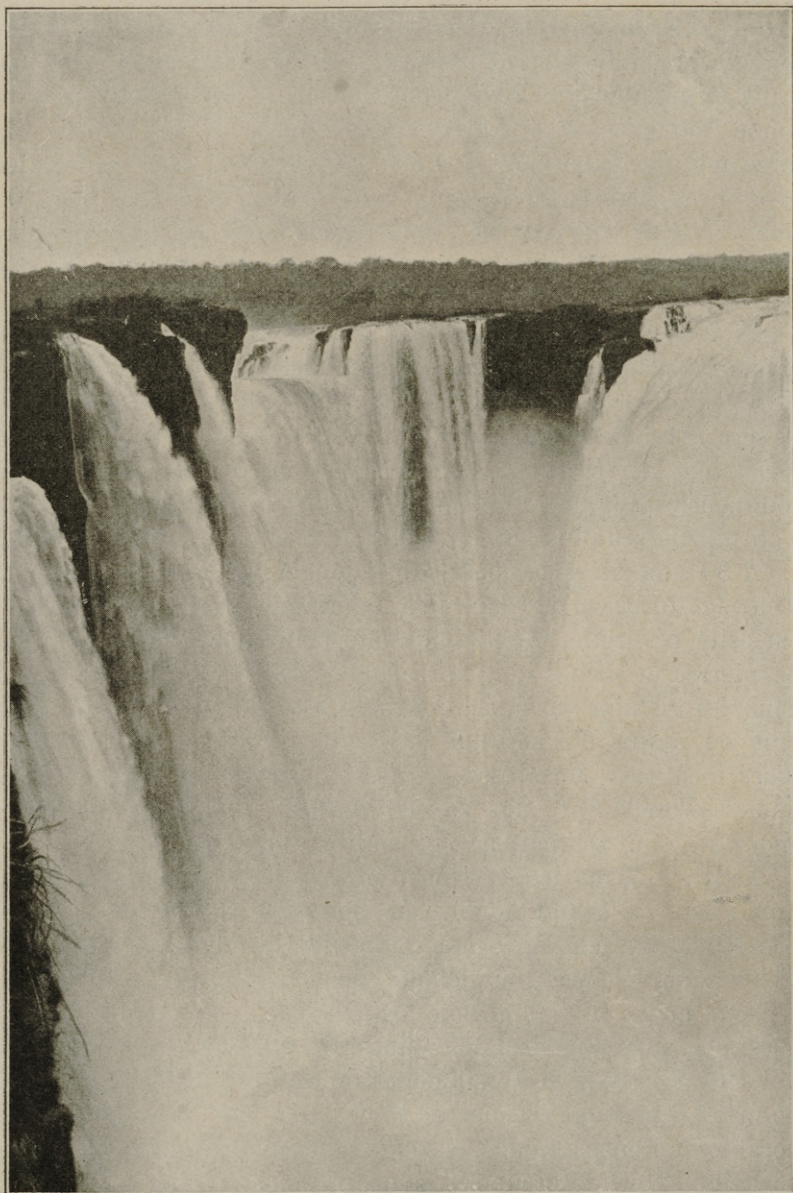
PARANA. — Surroes de maté sortant du noque.

Quelques chiffres établiront la comparaison avec les grandes cataractes connues :

VOLUME CUBIQUE PAR MINUTE :

		largeur.	hauteur.
Iguassu	28.000 pieds.	13.133 pieds.	196 à 210 pieds.
Victoria	18.000 —	5.580 —	350 à 360 —
Niagara	18.000 —	5.249 —	150 à 164 —

Puis, c'est le *Salto de Guayra* ou chute des *Sete Quedas*. Celui-ci se trouve situé à l'endroit où le fleuve Parana touche à la république du Paraguay, à la Serra de Maracaju, qui s'efforce d'interdire le passage au grand fleuve. Cependant, il réussit à rompre cette muraille de granit pour donner passage, dans une



PARANA. — Un coin des chutes de l'Iguassu.

première chute, à une masse liquide de 20.000 mètres cubes d'eau par seconde; puis le fleuve s'ouvre en sept endroits différents, sept chutes livrent passage à ses eaux furieuses avec un bruit formidable qui réveille les échos à 10 kilomètres à la ronde. Tout près de cette merveilleuse chute, qui peut fournir une force motrice supérieure à 4.300.000 chevaux, sont endormies et oubliées, dans la forêt séculaire, les ruines de Ciudad Real de Guayra, où se trouvent les gisements aurifères qui provoquèrent l'établissement de cette ancienne capitale des républiques des Jésuites. C'est tout près de cet endroit que, par une loi datée du 6 mai 1908, le gouvernement du Parana a réservé, sur la rive gauche du fleuve de ce nom, une superficie de 22.500 hectares de terres, destinée à la fondation d'une ville qui s'appellera Guayra. Ce sera le point terminus d'une ligne projetée à construire par la *São Paulo Rio Grande*; l'espace réservé pour cette ville future commence à l'embouchure du rio Pequiry, rive droite, pour finir à 15 kilomètres plus loin en longeant la rive gauche du Parana.

A 30 kilomètres de Ponta Grossa, entre les terres de la fazenda d'élevage du baron de Guarauma, Domingo Ferreira Pinto, existe, curiosité naturelle, une plaine renfermant une grande quantité de pierres et roches de grès rouge, qu'on trouve fréquemment dans les terrains dévoniens; toutes ces pierres simulent avec plus ou moins d'exactitude des ruines d'aspect monumental, tours, châteaux, forteresses, églises; des colonnes bizarres dont quelques-unes ont plus de 80 mètres de haut, des blocs énormes, etc. On nomme cet endroit Villa Velha.

XVIII. — Dans les environs du port de Paranagua, à Antonina et sur un grand nombre de points de la côte des États de São Paulo, Parana et Santa Catharina, on aperçoit des sortes d'élévations formées uniquement de coquillages de différentes espèces, mais, en très grande majorité, de ceux nommés berbigoes, que nous appelons des coques. On donne à ces monticules, qui sont parfois de 20 ou 30 mètres de haut et plusieurs centaines de mètres de long, le nom de *sambaquis*, mot composé de deux vocables indigènes, *samba* ou coquillage, et *qui* ou mont. Quelques voyageurs considérèrent ces sambaquis comme des monuments archéologiques; ce seraient là, d'après eux, les restes de l'alimentation des anciens aborigènes, les valves de coquillages, produit de leur pêche, qu'ils auraient amoncelées en divers endroits.

Carl von Kozeritz donne à ces sambaquis l'âge de sept mille ans; Charles Wiener, quatre ou cinq mille; enfin, Albert Lofgreen, mille ans. Le fait qu'on a découvert dans quelques-uns de ces sambaquis des ossements et quelques objets ayant appartenu à des aborigènes, ne prouve pas que ces monts aient été élevés par les tribus qui peuplaient ces côtes. Pour qui connaît l'indolence native et invincible de tous les Indiens de l'Amérique du Sud, leur répugnance pour tout travail, même productif il paraît tout à fait invraisemblable que les primitifs habitants de ces côtes se soient départis de leur paresse pour édifier ces monts inutiles avec les restes de leur alimentation, qu'il leur aurait fallu apporter de fort loin le plus souvent.

Il semble plutôt, et cela est plus raisonnable et plus logique, que ces monts de coquillages ont été formés par l'Océan à l'époque non lointaine encore où il recouvrait les terres où s'élèvent les sambaquis, ceux-ci se trouvant presque toujours au coude d'une rivière où les eaux de la mer venaient se heurter. Peu à peu, les couches de coquillages s'élevaient, à peine séparées par quelques millimètres de sable. Les sambaquis que nous avons visités près de Paranagua, dans le rio Maciel, à Antonina, à Guarakessaba, à Iguape, etc., étaient tous composés de berbigoes ou coques, dont aucune n'avait jamais été ouverte, mêlées à quelques coquillages plus gros et dans des conditions semblables. Des indigènes ont pu venir là faire leurs provisions et même y déposer parfois les cadavres de leurs morts ou ceux de leurs ennemis, laissant aux flots le soin de les recouvrir sous une couche de mollusques. C'est ce qui justifierait la découverte des ossements humains et d'objets ayant appartenu aux premiers aborigènes.

D'autre part, les mêmes savants classifient les sambaquis en trois catégories : 1° sambaquis naturels; 2° sambaquis faits de restes d'alimentation dans un long espace de temps; 3° sambaquis artificiels, véritables monuments archéologiques. Pourquoi ces sambaquis seraient-ils les uns artificiels et les autres naturels? On ne se l'explique guère. En outre, du moins en ce qui concerne les sambaquis naturels de la baie de Paranagua, ils s'élèvent pour la plupart sur des terres de formation relativement récente, gagnées peu à peu sur l'Océan, terres complètement recouvertes de palétuviers, avec des parties plus élevées et moins maréca-

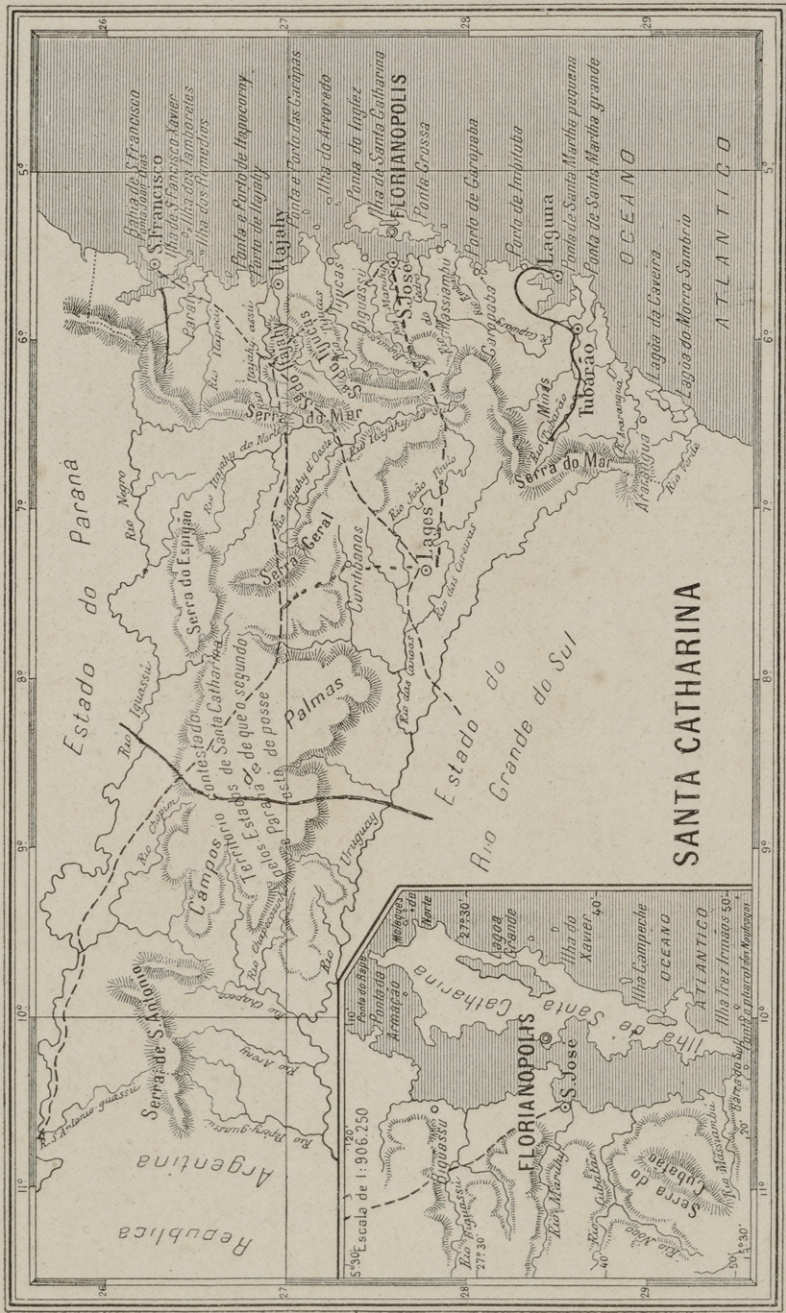
geuses. Donc, sans prétentions archéologiques, nous serions porté à croire que tous ces monts de coquillages sont purement naturels, jusqu'à preuve du contraire.

Pour en finir avec les sambaquis, il faut ajouter que ceux-ci sont connus sous le nom de sernamby dans le nord du Brésil, sous celui de sambaquis et d'ostreiras (huîtres), dans les États de São Paulo et Rio Grande do Sul; enfin sous ceux de berbigao et casqueiro dans les États de Parana et Santa Catharina. Exploités, ces sambaquis pourraient fournir d'excellente chaux; des industriels ont bien établi quelques fours auprès des sambaquis de facile accès, mais en général il semble qu'on ne tire pas de ces monts de coquillages tout le profit qu'on pourrait en obtenir avec un peu d'initiative. Il paraîtrait que là encore, le prix des transports ne permettrait pas une exploitation rémunératrice. Il est cependant des points très abordables où des travaux seraient fructueusement entrepris.

ÉTAT

DE

SANTA CATHARINA



Estado do Paraná

Estado do Rio Grande do Sul

SANTA CATHARINA

Republica Argentina

1:906,250

FLORIANOPOLIS

OCEANO ATLANTICO

ÉTAT DE SANTA CATHARINA

I. Superficie, composition de la population. — II. Aperçu descriptif. — III. Climat. — IV. Florianopolis, la ville, la vie, industries. — V. Pourquoi cette capitale ne progresse pas. — VI. Les vieilles colonies, Blumenau, Itajahy. — VII. Une ville industrielle, Joinville. — VIII. San Francisco, Brusque. — IX. Une région germanisée. — X. Localités de la zone littorale. — XI. Lages et la zone intérieure. — XII. Les chemins de fer à Santa Catharina, lignes en trafic et en projet, le canal de Mampituba. — XIII. Produits d'exportation. — XIV. Paresse et mauvaise alimentation, le manioc, aliment exclusif. — XV. De mangeurs de blé à mangeurs de manioc. — XVI. Le caboclo de la serra. — XVII. Le sous-sol de Santa Catharina.

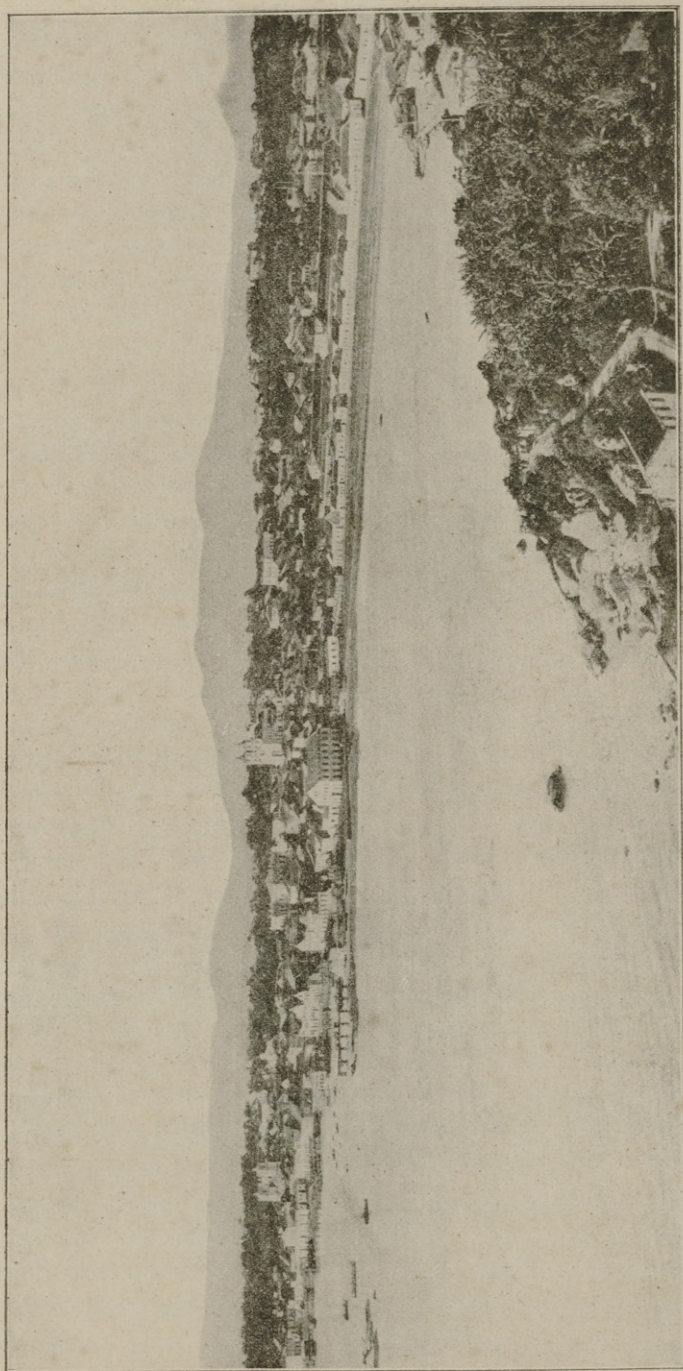
I. — Parmi les États si progressistes du Sud brésilien, Santa Catharina forme un certain contraste; il semble en effet que cet État se développe fort lentement et qu'il ait assez peu progressé ces dernières années. Cet État n'est pourtant ni moins riche, ni moins salubre, ni moins favorablement situé que ses voisins, au contraire, mais il n'exporte pas comme ces derniers un produit de grande consommation.

São Paulo a le café; le Parana, le maté; Rio Grande do Sul, la viande séchée; Santa Catharina n'a aucun produit particulier, mais il pourrait les avoir tous. Cet État, en effet, possède de vastes campos d'élevage, des régions où abonde la herve maté, surtout dans la zone autrefois occupée par le Parana et qui vient de lui être reconnue par le Tribunal Fédéral; quant au café, il pousse admirablement bien, et dans l'île de Santa Catharina, presque toutes les habitations sont entourées d'une plantation de café. Sans songer à l'exporter, cet article pourrait servir à la consommation de l'État. Le manque à peu près total de communications, sauf par de mauvais chemins, et l'indolence et le défaut d'initiative d'une grande partie de la population, contribuent

fortement à maintenir cet État dans sa situation d'infériorité. Notre traversée du centre ouest de Santa Catharina, alors en territoire contesté et encore peu exploité, ne pouvait nous donner qu'un très vague aperçu de cet État, lequel n'est vraiment peuplé que sur son littoral de plus de 350 kilomètres et jusqu'à 160 kilomètres vers l'intérieur; c'est donc par le littoral qu'il faut faire connaissance avec Santa Catharina.

Les limites de cet État sont le Rio Grande do Sul et le Parana, au sud et au nord; à l'ouest, la République Argentine; à l'est, l'Océan; sa superficie est de 74.156 kilomètres carrés (112.385 d'après les Catharinenses); et sa population est de 420.000 habitants environ, chiffre assez peu élevé en comparaison du nombre d'habitants qu'il pourrait nourrir. Ce chiffre est d'ailleurs approximatif, car en raison des motifs déjà énoncés, on ne peut se faire une idée à peu près exacte de la population qu'en voyageant à travers les divers centres où, à chaque moment, on voit percer des habitations solidement construites et, le plus souvent, des palhoças ou des choupanas, c'est-à-dire des huttes et des cases rudimentaires. Cette population est très cosmopolite, elle se compose surtout de Brésiliens et d'Allemands avec une proportion moindre d'Italiens, de Russes et de Polonais. La race africaine mélangée n'entre qu'avec un pourcentage infime dans le total général, 10 p. 100 à peine. Le nombre des teuto-brésiliens et des Allemands nés atteint en échange près de 120.000; les Italiens sont environ 36.000; les Russes et les Polonais peuvent atteindre ensemble 16.000 personnes.

L'élément allemand domine surtout à Blumenau, Brusque, Itajahy, Joinville et Palhoça, mais il entre également comme facteur plus ou moins important dans nombre d'autres localités. C'est à cet élément que Santa Catharina doit une grande partie des progrès réalisés jusqu'à ce jour; le développement du nord de l'État, la partie la plus prospère de tout le territoire, doit lui être entièrement attribué. Les Italiens se sont surtout concentrés dans les municipes de Nova-Trento et Urussanga, mais on les trouve encore en nombre dans d'autres centres, même dans le centre le plus germanisé de tous, Blumenau, il y a beaucoup d'agriculteurs italiens. L'élément polonais apparaît dans les municipes de Ararangua, São Bento, Tubarão et Campo Alegre. Le Russe, qui est considéré comme un excellent colon



ÉTAT DE SANTA CATHARINA. — Vue générale de Florianópolis.

par les Catharinenses, s'est localisé dans le municipe de Tubarão.

L'État de Santa Catharina compte encore dans sa population un certain nombre d'Indiens vivant plus ou moins à l'état de nature, mais cet élément est appelé à disparaître, car les tribus éparses dans l'intérieur, restes des populations de tupy guarany qui peuplaient autrefois tout le territoire, sont exterminées dans des chasses féroces organisées contre elles. Le Gouvernement et la presse s'élèvent contre ces tueries et souhaiteraient pouvoir envoyer aux tribus indiennes des missionnaires pour les localiser en les catéchant, comme on le fait avec succès dans certains États du nord.

II. — Le territoire de l'État de Santa Catharina qui, des rives de l'Océan à la frontière argentine, mesure plus de 500 kilomètres de long, forme deux zones tout à fait distinctes : celle du littoral, qui comprend les deux grandes îles de San Francisco et de Santa Catharina, la plus peuplée et la plus cultivée ; celle de l'intérieur, séparée de la première par la Serra do Mar ou chaîne maritime, composée de hauts plateaux, de vastes plaines plus ou moins ondulées, de grandes forêts, le tout arrosé par quelques rivières importantes. La zone maritime est caractérisée par une flore tropicale riche en palmiers, principalement en *butias*, palmiers de petite taille qui donnent d'excellents cocos ; la végétation, sans être tout à fait aussi riche que celle des forêts de l'Amazone, comporte des arbres d'une taille presque aussi colossale que ceux qu'on trouve là-bas. Les terres de cette zone sont tout à fait favorables à la culture de la canne à sucre, du manioc, de l'arrow-root, de la vanille, du gingembre, des piments, sans oublier le riz, le maïs et les haricots qu'on ne devrait cependant pas mentionner, car ils viennent partout. Le café vient également bien jusqu'à 300 mètres d'altitude.

La Serra do Mar qui, de 30 mètres monte à 1.500 et 2.000 mètres, et qui limite la zone maritime, forme, à la naissance des hauts plateaux qu'elle supporte, commé une région intermédiaire couverte d'admirables forêts de perobas. A cette zone supérieure succède celle dite de l'intérieur qui descend de 1.500 mètres à 900 mètres, pour s'achever en un immense plan incliné jusqu'aux rives du Parana. Cette région est couverte de vastes campinas ou campos, prairies naturelles où on élève déjà quelque bétail et qui pourraient en nourrir trois cents fois plus, particulièrement

des moutons. On a déjà fait des essais d'acclimatement avec des Rambouillet et des Mérinos qui ont fort bien réussi. Ces campos sont séparés comme ceux du Parana par de grandes forêts où se rencontrent en très grand nombre les fameux pins araucarias, mais déjà en moindre proportion que dans l'État voisin. Cette zone pourrait devenir le grenier d'abondance de Santa Catharina, car toutes les céréales d'Europe, tous les légumes et les fruits de ses jardins peuvent y croître facilement, sauf sur le plan incliné allant vers le Parana, où on retrouve toute la flore brésilienne du littoral. Toutes ces régions sont plus ou moins accidentées, car les rives des cours d'eau dont elles sont sillonnées, ainsi que les ravins d'érosion, ont souvent l'aspect de montagnes.

Parmi les principales rivières qui arrosent le territoire de Santa Catharina, nous citerons, outre l'Iguassu qui lui sert de frontière avec l'État du Parana, l'Itapocu, l'Itajahy, le Tijucas, le Tubarão, l'Ararangua, etc. La côte est bordée d'un certain nombre d'îles possédant presque toutes une petite population, car les Catharinenses du littoral ont toujours eu de grandes dispositions pour la pêche. Les deux plus importantes de ces îles sont San Francisco au nord, ayant presque la forme d'un pentagone et d'une superficie presque égale à l'île de Santa Catharina, qui a 55 kilomètres de long et 8 de large. Les ports sont au nombre de six : Florianopolis, San Francisco, Itajahy, Garopas, Imbituba et Lagunas.

III. — Le climat est plutôt variable sur le littoral, il est chaud et humide; toutefois, même pendant les étés les plus chauds, la température ne dépasse jamais 34 ou 36°. Cette chaleur est encore atténuée par la brise de mer; pendant l'hiver, elle descend exceptionnellement à zéro dans la même zone. Dans les parties élevées de la Serra, au-dessus de 1.200 mètres, on a noté 10° au-dessous de zéro pendant les hivers exceptionnellement froids; il faut ajouter que ces basses températures sont toujours observées avant le lever du soleil, car, en général, les froids ne se font sentir que la nuit et disparaissent dès les premières heures du jour. C'est pourquoi on note une différence de 24 degrés dans une même journée, car pendant le jour, la température s'élève jusqu'à 15°. Sur les hauts plateaux, dans la zone intérieure, le climat est presque tempéré et tout à fait excellent; pendant l'hiver, il y gèle fréquemment et le thermomètre descend jusqu'à

5° au-dessous de zéro, jusqu'à la partie du littoral sud appartenant au municípe de Ararangua. Dans la journée, le thermomètre marque 20° au-dessus.

Sauf les cas ordinaires de rougeole et les formes les plus bénignes de petite vérole, maladies communes à toutes les régions du globe, Santa Catharina ne connaît guère d'épidémies. Toutefois, l'impaludisme règne sous une forme plus ou moins bénigne dans certaines parties basses du littoral, par exemple depuis São José jusqu'au sud de Laguna où on trouve, à certaines époques, beaucoup de terres inondées par les eaux de pluie. Ces terrains marécageux et ces mares stagnantes se dessèchent peu à peu sous l'action du soleil qui amène la décomposition des détritux végétaux et autres, ce qui, les moustiques aidant, occasionne de nombreux cas de fièvres intermittentes dans la région, surtout en raison des mauvaises conditions hygiéniques dans lesquelles vit la population.

IV. — Florianopolis (ancienne Desterro), la capitale de l'État de Santa Catharina, est située dans une excellente position, à peu près au centre de l'île qui donna son nom à l'État (1). Pour entrer dans le port qui, avec quelques améliorations, serait un des meilleurs du littoral sud, on traverse le long canal qui existe entre l'île et le continent; ce canal, dont les bords sont très pittoresques, va se rétrécissant jusqu'à un endroit nommé Estreito, entre la ville et une sorte de promontoire formé par le continent, sur les bords duquel est édifíée la florissante bourgade de São José. Florianopolis n'est ni grande ni jolie, mais vue de la mer, elle offre un aspect délicieux que déparent quelque peu de vieilles maisons et quelques cases en torchis qui existent vers la pointe de Figueira. La ville peut se diviser en deux parties distinctes, la vieille cité portugaise où se trouvent les principales maisons de commerce, les magasins, les marchés et les trapiches ou petits wharfs de débarquement et la Praia de Fora qui descend en pente douce de l'autre côté du promontoire, juste en face de São José. Ce quartier est composé de jolies villas, cachées au milieu de beaux jardins ou de petits parcs où abondent les palmiers, les magnolias et les manguiers. La rue *Esteves Junior*, qui conduit de la Praia

(1) Deux autres capitales d'Etat sont encore situées sur des îles, ce sont : Victoria, capitale de Espirito Santo, et São Luiz de Maranhão, capitale de l'Etat de ce nom.

de Fora à la ville commerciale, est la plus belle de toutes en raison de l'excellent entretien et des belles et confortables habitations qui la bordent. Sauf la rue Altino Correia, assez bien pavée et quelques autres du centre de la vieille ville qui le sont assez mal, on peut dire que les rues de Florianopolis sont seulement macadamisées. Au centre, sur la place 15 de Novembro, se trouve un magnifique jardin public composé de 400 essences d'arbres et plantes différentes, c'est certainement ce que la ville possède de plus beau.

Chose difficile à croire, pour une capitale d'Etat, cette ville ne possédait, au moment de notre passage, ni égouts, ni canalisation d'eau, ni éclairage au gaz ou électrique. Toutefois des travaux étaient entrepris pour amener l'eau potable au domicile de chaque habitant qui jusqu'alors était approvisionné par des porteurs à l'aide de tonneaux. L'éclairage électrique doit aussi y être installé prochainement. Deux lignes de tramways à traction animale desservent depuis peu les rues de la ville et ses faubourgs. Les édifices notables ne sont pas très nombreux; parmi ceux qui méritent d'être cités se trouvent le palais du Gouvernement, d'une fort belle distribution et décoration intérieure, mais d'une architecture extérieure trop chargée. La Santa Casa de Misericordia, vaste et bel édifice construit un peu en dehors de la ville, à proximité de deux autres hôpitaux, l'ancien hôpital de la Marine et l'hôpital militaire. La Santa Casa de Florianopolis est une des plus riches du Brésil après celle de Rio de Janeiro, elle posséderait dans la ville près de trois cents immeubles. Reste à signaler le palais du Congrès à peine achevé, la caserne, et la Municipalité. Malgré son caractère de ville de province arriérée il n'est pas désagréable de vivre à Florianopolis; la classe cultivée, composée des hauts fonctionnaires politiques et administratifs, des négociants et des fazendeiros de l'île, est aussi instruite, polie, courtoise et prévenante que dans toutes les autres capitales. La classe populaire, quoique pauvre, est calme, docile et de caractère religieux, elle est en général bonne et hospitalière. La ville est assez cosmopolite, mais l'élément allemand domine tous les autres éléments étrangers et on entend parler l'allemand dans la majorité des maisons de commerce.

La vie matérielle n'est pas plus chère à Florianopolis qu'à Curitiba. On trouve pension dans les deux meilleurs ou moins

mauvais hôtels de la ville pour 6 ou 7 milreis par jour. Le marché est bien approvisionné de verdure et de vivres par les agriculteurs de São José, de poisson par les pêcheurs de l'île. Les environs de Florianopolis sont délicieux, par exemple les faubourgs de Prainha, de José Mendes, la jolie petite localité de Sacco dos Limoes; partout les habitations sont environnées de plantations de caféiers, de bananiers, d'orangers, sous l'ombrage desquels les femmes se réunissent pour faire de la dentelle au fuseau.

On rencontre à Florianopolis que peu d'établissements industriels importants, les principaux sont: la grande fabrique de clous et de fils de fer « Rita Maria » de M. Carlos Hœpeke; M. Hœpeke est le plus riche industriel et négociant du pays, également armateur, comme propriétaire de trois beaux vapeurs de 800 tonnes, destinés au transport des voyageurs et des marchandises sur tout le littoral de Santa Catharina et celui des Etats voisins. Viennent ensuite les fonderies Silveira et Treska, les raffineries Sylva et Alves, une fabrique de bière, de glace et d'eaux gazeuses, de savon, etc. L'île de Santa Catharina renferme encore des terres incomparables pour toutes les cultures, auxquelles des travailleurs actifs et intelligents pourraient faire produire tout ce que le règne végétal de la région peut donner, et cependant ces terres restent incultes. Tous les habitants des petits villages qui égalaient le littoral de l'île n'accordent un peu d'importance qu'à la pêche qui leur demande peu de travail.

V. — La population du municipe de Florianopolis, que l'on confond souvent avec celle de la ville, est de 40 à 45.000 habitants, celle de la ville de 16 à 18.000 seulement (1). On est en droit de se demander pourquoi cette ville jouissant d'un bon climat, placée dans une situation avantageuse au milieu d'une île, n'est pas devenue une des cités les plus importantes du Brésil, pourquoi elle reste stationnaire et ne progresse pas comme la capitale de l'Etat de Parana.

Il existe peut-être plusieurs raisons à cet état de choses, lesquelles font que Florianopolis restera longtemps encore, et peut-être toujours, la petite ville qu'elle est. Tout d'abord, on parle depuis fort longtemps de transporter la capitale sur le continent,

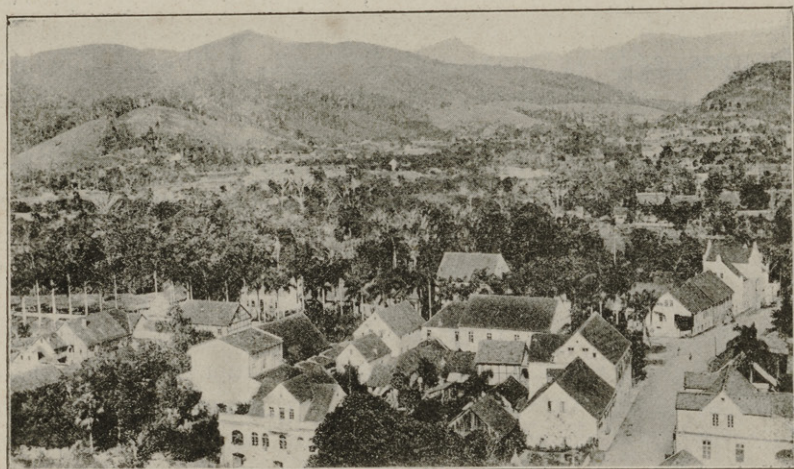
(1) Nous le répétons, ces chiffres, tout officiels qu'ils puissent être, ne sont qu'approximatifs et donnés sous toute réserve.

à Lages ou autre localité du centre de l'Etat, à l'exclusion du littoral ; ce projet, toujours différé, empêche sans doute nombre de gens de construire des édifices ou des établissements industriels. Peut-être serait-il plus sage et plus économique de ne rien changer du tout, et de se borner à jeter un pont entre le promontoire de l'île et le continent, au point nommé Estreito, le canal n'ayant pas plus de cinq à six cents mètres à cet endroit, ce qui ferait de la capitale une ville continentale qui s'étendrait des deux côtés du canal. La voie ferrée, qui plus tard doit partir de São José pour atteindre Lages, localité située à peu près au centre sud de l'Etat, en traversant une des régions les plus riches du pays, ferait de Florianopolis l'entrepôt et l'issue obligatoire de la zone centrale qui ne se développera que grâce au chemin de fer.

On dit aussi que Florianopolis ne progresse pas, parce que l'Etat possède plusieurs portes qui sont autant d'issues naturelles d'autant de centres industriels et agricoles. C'est tout d'abord, au nord, l'excellent port de San Francisco, qui dessert les importants centres manufacturiers et agricoles de Joinville, Campo Alegre et São Bento. C'est ensuite le port d'Itajahy qui sert d'issue aux produits de Brusque et de Blumenau ; Porto Bello et Tijucas qui drainent les produits des groupes coloniaux de João Baptista et de Nova Trento ; et enfin Lagunas qui sert d'entrepôt à six municipes du sud. Il faut admettre que seule la première raison a un semblant de valeur, l'autre ne tient pas devant le raisonnement. L'Etat ne posséderait-il qu'un seul port, Florianopolis ne se serait pas davantage développé ; sans chemin de fer, aucun produit du nord ou du sud n'aurait pu supporter les frais de transports à travers les régions dépourvues de moyens de communication. La capitale de Santa Catharina ne peut être comparée à Curityba, capitale du Parana où, grâce au chemin de fer du Parana et au São Paulo-Rio Grande, convergent toutes les forces commerciales de l'Etat dont les produits sont canalisés vers l'unique issue de son étroit littoral, Paranagua. Il est fort heureux au contraire pour Santa Catharina de pouvoir disposer de plusieurs ports ; cette circonstance a permis à certaines régions du nord de l'Etat de prendre un développement, ce qui n'aurait pas eu lieu autrement.

VI. — La population de Santa Catharina est dispersée un peu

partout sur le territoire, mais surtout sur sa partie littorale, en une multitude de petites agglomérations et de fermes, maisons et cases plus ou moins isolées. Les grands centres ne sont guère nombreux, ni très populeux ; fait à noter, les principaux sont constitués par d'anciennes colonies devenues très prospères, aujourd'hui émancipées avec le titre de ville. Au premier rang figure Blumenau, colonie fondée en 1850 par le docteur Hermann Blumenau, un philanthrope aux grandes idées humanitaires, au caractère généreux et énergique, qui mena à bien avec une rare



SANTA CATHARINA. — Un coin de Blumenau.

ténacité l'œuvre difficile qu'il avait entreprise. La colonie, de 10 lieues carrées, fut fondée en pleine forêt vierge, près de l'embouchure du rio da Velha avec l'Itajahy. Les débuts furent extrêmement pénibles, car il fallait importer tout ce qui était nécessaire à la colonie et les moyens de communication faisaient défaut plus encore qu'aujourd'hui. Après une suite de hauts et de bas, la colonie particulière de Blumenau, déjà aidée à plusieurs reprises par le Gouvernement impérial, fut en 1860 transférée à celui-ci par contrat, le docteur Blumenau restant comme directeur. A partir de cette époque, la colonie prospéra, lentement il est vrai, mais sûrement si bien qu'en 1880 elle fut émancipée ; c'est aujourd'hui une ville de 23 à 25 000 habitants,

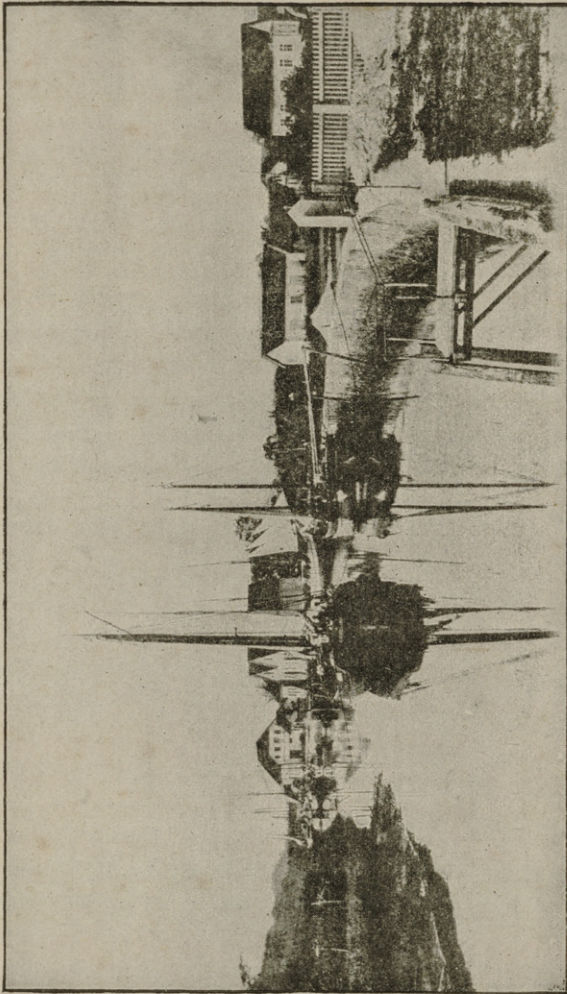
centre d'un municiple en possédant 42.000, le plus industriel, le plus commerçant et le plus riche de l'Etat avec Joinville.

Blumenau progresse toujours ; la ville, qui s'étend sur une grande superficie, forme un ensemble de maisons solidement construites, mais de formes et d'architectures variées, ne ressemblant que de fort loin aux constructions portugaises. Chacune de ces maisons est entourée d'un jardin et d'un verger. Les rues larges, où chaque jour se construit un nouvel édifice, sont bordées de platanes et de palmiers. La ville a un grand mouvement commercial ; il y existe 2.300 véhicules, 2.207 maisons de commerce (1), 2 fabriques de tissus, 3 de chaussettes et tricots, 3 de savon, 6 brasseries, 3 grandes fabriques de meubles munies de machinerie moderne, 8 tanneries, plusieurs fabriques de cigares. Dans les environs, on signale 305 engenhos ou usines à sucre. Blumenau est un municiple où les productions sont des plus variées, car les chaleurs y sont fortes : canne à sucre, tabac, café, bétail, céréales, etc., sont cultivés et élevés par un grand nombre de petits propriétaires de diverses nationalités, brésiliens, allemands, italiens, polonais, ces derniers en quantité restreinte. En général, la population de Blumenau et de son municiple est composée en grande majorité d'Allemands, de fils d'Allemands et d'un certain nombre d'Italiens. La principale production du municiple est le beurre dont on exporte annuellement 400.000 kilos ; vient ensuite la fabrication des cigares dont il est exporté près de 4 millions par an.

Itajahy est le port de toute cette riche région coloniale qui a ainsi son débouché propre sur l'Océan ; c'est une ville d'une quinzaine de mille âmes, d'un mouvement commercial assez important, surtout alimenté par les colonies du nord. Les vapeurs de grand cabotage des différentes compagnies brésiliennes y touchent fréquemment. La ville est édifiée dans une situation pittoresque sur une courbe du littoral, à l'embouchure de l'Itajahy. Ce fleuve, qui traverse à mi-chemin Blumenau, offre au-dessus de cette ville une série de rapides et de cascades parfois fort belles, comme le *Salto do Pilão*, qui tombe d'une hauteur de 14 mètres ; c'est un peu en amont de Blumenau qu'il acquiert sa plus grande largeur et devient navigable pour de petits vapeurs

(1) Dans le municiple.

de fleuves. D'Itajahy à Blumenau, le voyage se fait en une dizaine d'heures à l'allier, à l'aide de ces vapeurs; le voyage est tout à



SANTA CATHARINA — Un coin du port de Joinville sur le rio Cachoeira.

fait agréable, car les rives du fleuve sont fort belles et offrent de très beaux panoramas.

VII. — Joinville est certainement la ville la plus jolie et la plus industrielle de tout l'État; elle est située sur la rive gauche du rio Cachoeira, à deux mètres au-dessus du niveau de la mer. Joinville est également une ancienne colonie allemande, fondée

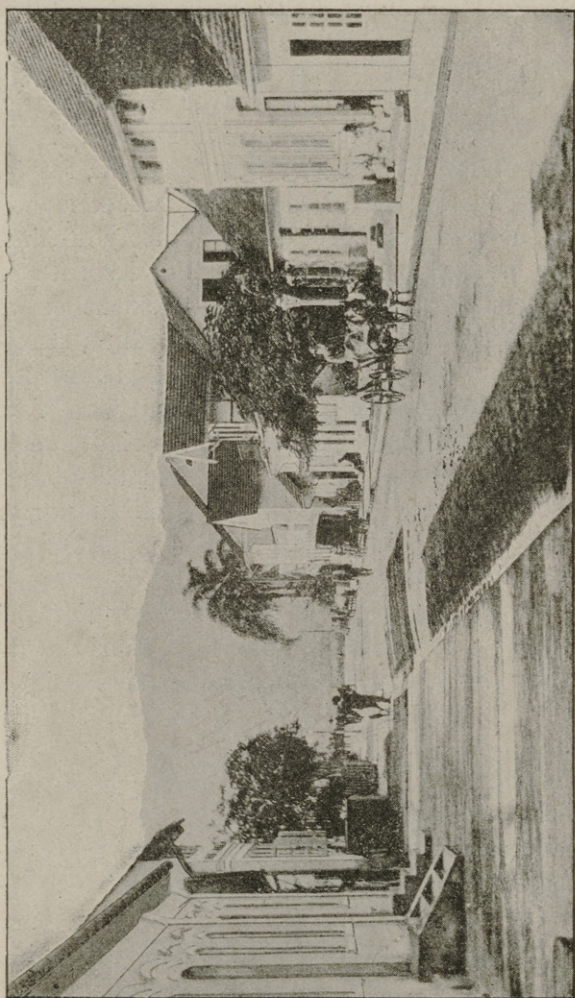
en 1849 par une société commerciale de Hambourg, la *Société Hanseatica*, sur des terres appartenant au prince de Joinville, lesquelles lui avaient été apportées en dot par Dona Francisca, sœur de l'empereur Dom Pedro II. Les colons trouvèrent là des lots choisis, desservis par des routes passables, si bien que la colonie prospéra avec rapidité et que la région prit l'aspect florissant des campagnes allemandes, avec des plantations et des cultures aussi bien entretenues qu'en Europe. Toute la ville actuelle qui, comme Blumenau, s'étend fort loin, respire la prospérité et l'aisance; les rues, larges et droites, sont plantées d'arbres; les palmiers et les arbres des tropiques y dominent, car le thermomètre monte jusqu'à 38 et 39°, et les rues ont besoin d'ombrage. Presque toutes les habitations, dont on voit surgir les toits rouges parmi les bouquets de verdure, sont entourées de jardins et de vergers; ces maisons sont bien aérées, à l'aide de nombreuses fenêtres et balcons, le tout décoré de plantes grimpantes; l'aspect général de la ville est riant et agréable.

Au-dessus de ces toits rouges apparaissent les hautes cheminées de nombreuses fabriques, lesquelles sont au nombre de 175 dans le municipe. Parmi celles de la ville figurent une fabrique de clous, fil de fer à ronces, treillage en fil de fer, pouvant produire cinq tonnes par jour; 5 fabriques de tissus de coton; 5 fabriques pour préparer la herva maté; 2 fabriques de savon et bougies; 1 raffinerie centrale de sucre, plusieurs fabriques de meubles, fonderies, fabriques de vinaigre, de bière, d'eau gazeuse, etc., etc.

Joinville, comme Blumenau, possède une bonne canalisation d'eau et l'éclairage à la lumière électrique; les rues sont propres et bien pavées. La population s'élève à 23.000 habitants et 45.000 dans tout le municipe, population active et travailleuse au suprême degré. L'élément slave s'y rencontre, moins nombreux toutefois qu'à Blumenau. Ce centre est relié à *Campo Alegre* et à *São Bento*, tout à fait au nord de l'État, ainsi qu'aux colonies de l'État du Parana, à proximité du rio Negro, par la route de Dona Francisca, qui est peut-être la meilleure de tout le Brésil. Diverses autres voies carrossables l'unissent également à Blumenau et à Massaranduba. Joinville se trouve à 17 kilomètres de São Francisco, son port sur l'Océan; à 12 kilomètres de Paraty; à 140 kilomètres de São Bento (via Hansas) et de 68 de

Campo Alegre. C'est le débouché obligatoire de toute cette riche région du nord.

VIII. — São Francisco est le meilleur port du sud du Brésil,



SANTA CATHARINA. — Une rue excentrique de Joinville.

après Santos; il est bien abrité et d'une profondeur minimum de 6 mètres, bien supérieure à celle nécessaire aux navires de grand cabotage. Quelques écueils qui existent dans la baie sont signalés par des bouées, et, même de nuit, sont facilement évitables. La ville, une des plus animées de l'État, est édifée sur la

partie nord de l'île qui porte son nom; elle est composée de vieilles maisons des temps coloniaux et ne semble pas avoir progressé beaucoup, peut-être comme Florianopolis, en raison de sa situation dans une île. São Francisco verra toutefois des jours meilleurs, car ce port est devenu la tête de ligne du chemin de fer dit de « São Francisco à l'Iguassu » qui est compris dans le réseau que doit construire la « Compagnie São Paulo-Rio Grande ». Cette ligne, dont la construction aujourd'hui arrêtée pour des causes que nous ignorons, atteignait São Bento, relie São Francisco à Paraty, Joinville, Jaraguá, Campo Alegre, São Bento, et doit se prolonger jusqu'à Porto União da Victoria. De là, jusqu'à la frontière argentine, où elle se reliait au réseau argentin qui doit arriver à Campina Americo. L'île de São Francisco, qui a 33 kilomètres dans sa plus grande longueur et 20 kilomètres environ de large, possède d'excellentes terres dans le voisinage de la mer. La mer est très poissonneuse, on y trouve surtout des crevettes d'une taille inconnue chez nous, avec lesquelles on fait des conserves qui sont l'objet d'une certaine exportation.

Brusque est le centre d'une région agricole très florissante. C'est, après Joinville et Blumenau, le troisième centre industriel de l'État; il y existe plusieurs filatures et fabriques de tissus de coton dont la fabrique Renaux; on s'occupe aussi de la culture du coton et de sériciculture. D'assez bonnes routes font communiquer cette localité de 13.000 habitants avec Blumenau et Itajahy. L'élément germanique est, à Brusque, absolument prépondérant.

IX. — Joinville, Blumenau, Itajahy, Brusque, Nova Trento, Urussanga au sud, etc. sont les points les plus progressistes et les plus prospères du territoire de Santa Catharina; il est indéniable que le progrès de cette partie de l'État et le peu qui existe ailleurs, est dû aux Allemands et pour une part moins grande aux Italiens colonisant toute la région du Nord, la seule véritablement mise en valeur. La population allemande et italienne constitue plus d'un tiers de la population totale de l'État. Ce fait causa d'excessives inquiétudes à une partie de la presse chauvine de Rio qui amena un moment l'opinion, en dénonçant un soi-disant péril allemand qui menaçait l'hégémonie des États de Santa Catharina et de Rio Grande do Sul. A moins d'ignorer tout ce qui concerne ce pays, on ne peut de bonne foi croire à ce péril

imaginaire. Tout d'abord, si dans certaines localités les Allemands où les habitants d'origine allemande sont en majorité, la population n'est pas pour cela totalement allemande ; la plus grande partie en est aujourd'hui brazilianisée et forme ce que l'on nomme l'élément teuto-brésilien. Amis de l'ordre, disciplinés, uniquement occupés de leurs cultures ou de leur commerce, les Allemands nés ou d'origine n'ont jamais soulevé aucune difficulté, aucun trouble, avec les colons des autres nationalités, pas plus qu'avec les autorités brésiliennes, depuis plus de soixante ans qu'ils habitent le pays en nombre considérable.

Ce qui a pu faire naître cette crainte absurde chez certains rédacteurs, c'est le fait que dans les centres dont nous avons parlé et où domine l'élément allemand, la langue, les usages, les coutumes, sont restés absolument germaniques et que le portugais n'est pas enseigné dans les écoles entretenues par les municipalités teuto-brésiennes ou les populations allemandes. C'est là un fait réel ; à Blumenau, par exemple, on parle plus allemand que portugais, car, se trouvant au milieu de compatriotes, les nouveaux arrivés ne sont pas dans l'obligation d'apprendre cette langue.

Cette situation ne se trouve nulle part ailleurs, car dans les colonies allemandes de Rio Grande, presque tous les colons parlent portugais de même que ceux qui résident dans les villes ; elle est due à ce que les colonies pendant fort longtemps restèrent, faute de communications, isolées du reste de la population de l'État. Comme les colons firent tout par eux-mêmes, ils le firent pour eux-mêmes et à leur convenance ; ayant construit des écoles, on ne peut guère leur faire un crime de faire instruire leurs enfants par des professeurs allemands et en langue allemande ; il serait cependant plus pratique qu'on y enseignât conjointement les deux langues.

En réalité, c'est le gouvernement de l'État qui doit être rendu responsable de cet état de choses, par son indifférence et surtout par son manque d'énergie. Si comme nous l'avons vu dans les autres États du sud, les écoles brésiliennes dirigées par des professeurs brésiliens avaient été créées pour instruire et enseigner la langue nationale aux enfants des colons, avec l'obligation pour les parents de les y envoyer, on n'aurait pas à constater l'existence de centres importants continuant à rester étrangers à la langue,

aux usages et aux coutumes, du pays qui leur donne l'hospitalité depuis soixante ans. Cette faiblesse peut être attribuée à deux causes, tout d'abord le manque de ressources pour créer des écoles et les pourvoir de professeurs, puis le désir de ne pas heurter la volonté d'électeurs influents comme le sont les habitants des anciens centres coloniaux du nord. La première raison doit être écartée, car à diverses reprises plusieurs présidents de l'État voulurent fonder des écoles brésiliennes à Blumenau avec assistance obligatoire. Devant la mauvaise volonté des habitants qui désirent conserver ce qu'ils considèrent comme un privilège, ils n'insistèrent pas, le parti au pouvoir craignant de s'aliéner les électeurs avec lesquels il faut compter, car ils constituent un chiffre respectable qui pendant les périodes électorales ne restent pas indifférents. Aucun gouvernement, pensons-nous, n'aurait rien à perdre en exigeant l'enseignement du portugais dans les écoles allemandes.

X. — Sur le littoral quelques centres de population méritent encore d'être signalés, ce sont, non loin de la capitale, S. José, avec une population de 10.000 habitants, situé entre les petits ports de Biguassu et de Palhoça, ce dernier est le principal pourvoyeur de Florianopolis; la région est entièrement agricole et il existe plusieurs centres coloniaux en développement. Plus au sud se trouve Laguna, petite ville maritime de 10.000 habitants environ, située à l'est d'une lagune qui lui a donné son nom; cette ville, assez commerçante et destinée à un plus grand avenir, est d'aspect agréable par la régularité de ses constructions et l'alignement de ses rues. Laguna est une ville salubre, possédant une eau excellente et où la vie n'est pas chère. Un petit embranchement de 5 kilomètres la relie à la ligne de *D. Christina* qui va du port de Imbituba à Minas.

Tubarão est une ville d'une importance à peu près égale à Laguna, située à 53 kilomètres de la mer, sur les rives du rio Tubarão, au pied d'une colline granitique à laquelle elle est adossée. La petite ville est gaie et possède de bons édifices, propriété de riches agriculteurs de la région, le municipe est assez peuplé et possède d'énormes extensions bien cultivées en riz, maïs, manioc, canne à sucre. Les pâturages pour l'élevage y sont incomparables, aussi le bétail y est de toute beauté. Tubarão est reliée à la côte par le chemin de fer qui a son point terminus un

peu plus loin, à Minas. Toute cette zone fertile qui, avec la vallée entière de Ararangua peut être considérée comme la terre promise de Santa Catharina, commença à être exploitée par des colons de Santa Isabel et Therezopolis qui, mécontents de leurs terres, vinrent s'installer dans la vallée du Braço do Norte, affluent de gauche du Tubarão. Ces colons arrivèrent à l'aisance en devenant les fournisseurs des ouvriers employés à la construction du chemin de fer, auxquels ils vendaient des céréales, des fruits, des légumes et de la viande de porc. C'est pourquoi on ne voit pas aujourd'hui un seul colon pauvre dans cette région. Ces



SANTA CATHARINA. — Boiada traversant à gué le fleuve Iguassu.

colons, d'origine allemande et italienne, parlent le plus affreux patois portugais qu'on puisse rêver.

Minas est une petite localité sans importance encore aujourd'hui, mais qui peut devenir un centre commercial actif en raison des mines de charbon qui existent dans ses environs immédiats appartenant à la couche intermédiaire dite de Barro Blanco. Le combustible fourni par ces mines qui sont exploitées assez mollement est un peu supérieur à la lignite des mines de São Jeronymo dans le Rio Grande, et il est possible qu'en arrivant à une certaine profondeur, on atteigne une couche de véritable houille. Quoi qu'il en soit, il y aurait profit à exploiter cette lignite telle qu'elle est, à en faire un produit de consommation pratique par

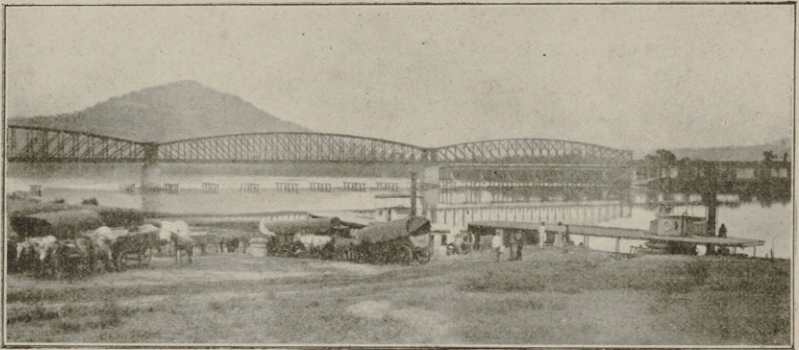
le procédé allemand d'amélioration et de briquetage des charbons inférieurs.

XI. — La zone intérieure de l'État la plus salubre et la plus vaste est celle où l'on compte le moins de centres de population; celle-ci ne s'élève pas à plus de 50.000 habitants dans l'ensemble de cette zone. Les localités un peu importantes qu'on y rencontre sont les chefs-lieux des six municipes qui se partagent ce territoire trois fois plus vaste que celui du littoral, et encore ces chefs-lieux ne sont-ils le plus souvent que de modestes bourgades. Lages, dont on voudrait faire la capitale de l'État, est la plus importante de ces localités; elle s'étend dans une vaste plaine tout près des rives des rios Carahé et Caveiras, affluents de l'Iguassu. Ville très ancienne puisqu'elle fut fondée par les Paulistes en 1767, elle n'a guère progressé depuis nombre d'années, toujours en raison du manque de communications. Il manque à cette ville une ligne ferrée venant du littoral qui traverserait les plateaux, lesquels se trouvent à une altitude variant de 1.100 à 900 mètres au-dessus du niveau de la mer. De vastes campos d'excellents pâturages convient les habitants à se faire éleveurs, c'est pourquoi on y voit de loin en loin de grandes fazendas, possédant d'immenses troupeaux de bétail divers. Les forêts de cette région sont composées des mêmes essences que celles du littoral, parmi lesquelles dominent les pins araucarias. Les vergers de Lages produisent tous les fruits d'Europe et le blé vient bien dans les plaines environnantes. Les habitants de la serra ou des hauts plateaux sont d'apparence plus vigoureuse, plus énergique que ceux du littoral, sans doute en raison du climat plus frais pendant l'hiver, et surtout en raison d'une alimentation plus substantielle et d'une vie plus active. Les mœurs et le caractère des habitants du municipe de Lages et des districts environnants sont à peu près ceux des gauchos du Rio Grande, courtois, francs et hospitaliers. Cette hospitalité est toute naturelle, chaque habitant se dispute le voyageur, car à Lages, ville d'une certaine importance, il n'existe pas encore d'hôtels.

Faute de voies de communication, presque tout le commerce de la région de la serra se dirige vers Porto Alegre, quoique cette ville se trouve plus éloignée, mais il existe une route à peu près carrossable, le trajet est moins semé d'obstacles et s'opère plus

rapidement. Les fazendeiros les plus éloignés envoient leurs enfants faire leurs études au Collège São Leopoldo qui se trouve à 40 kilomètres environ de Porto Alegre. Nous ne savons si Lages deviendra la capitale de l'État, mais il est certainement appelé à devenir, en raison de son climat, en raison de la fertilité de ses terres aptes à toutes les cultures, un centre d'un grand avenir. Tout près de la ville, à 20 kilomètres, existe, sur le rio Caveiras, une chute où l'eau se précipite d'une hauteur de 30 mètres, qui peut, à n'importe quelle époque, être utilisée comme force motrice pour procurer lumière et force à la cité florissante que deviendra certainement Lages.

Curitybanos, São Joaquin, São Bento, São João, Calmon,



SANTA CATHARINA. — Pont de la « São Paulo-Rio Grande » sur le rio Iguassu.

Palmas et União da Victoria, ces trois dernières récemment encore occupées par l'Etat de Parana, sont d'autres localités de la zone intérieure qui n'attendent que le chemin de fer pour devenir de grandes villes. União da Victoria, située sur l'Iguassu à la frontière du Parana, est coupée par le chemin de fer de São Paulo-Rio Grande, c'est le point qui se développe le plus rapidement; São João et Calmon sont également situées sur la même ligne, mais ce ne sont encore que de simples bourgades.

XII. — Nous avons dit que l'Etat de Santa Catharina était à peu près dépourvu de moyens de communication surtout par voie ferrée. En effet, cet Etat ne dispose à l'heure actuelle que de deux tronçons insignifiants, situés aux extrémités du territoire. Le plus ancien est le chemin de fer « Thereza Christina »

propriété du Gouvernement Fédéral, qui part du port de Imbituba, passe par Laguna à l'aide du petit embranchement et court vers l'intérieur en desservant la ville de Tubarão pour se terminer à Minas, centre de gisements carbonifères, soit un parcours total de 116 kil. 340. Cette ligne doit être prolongée vers la fertile vallée de l'Ararangua sur une distance de 70 kilomètres, prolongement qui traversera les colonies italiennes de Treviso et Nova Thereza, et puis par un embranchement de 60 kilomètres se dirigeant de Villa Nova vers le nouveau port de Massiambu.

Le deuxième tronçon est de construction toute récente, il part de São Francisco au nord de l'Etat, pour atteindre Han as et São Bento en passant par Joinville. La construction de cette ligne, qui fait partie du réseau de la « São Paulo-Rio Grande », avait déjà subi plusieurs interruptions pour des motifs divers, elle vient d'être définitivement suspendue à São Bento, la voie étant en exploitation depuis São Francisco jusqu'à Hansas sur une distance de 96 kilomètres. Le projet primitif de cette ligne portait prolongement jusqu'à União da Victoria sur la ligne-tronc, pour suivre par les campos de Palmas jusqu'à la frontière argentine sur l'Iguassu. Ce projet semble avoir fait place à un autre tracé qui, partant du littoral en face de Florianopolis, dessert les municipes de São José, Palhoça, Lages, Curitybanos, Campos Novos, continue vers Palmas pour s'achever comme le précédent à la frontière argentine, où il se relierait au réseau ferré de cette nation qui doit arriver à Campina Americo. Ce tracé a le mérite de desservir une plus grande partie du territoire; ce sera un vrai chemin de fer de pénétration qui permettra l'exploitation et la mise en valeur de régions immenses et fertiles, et pour l'heure absolument incultes. L'exécution de ce projet ne devra pas faire oublier l'achèvement du premier, au moins jusqu'à União da Victoria.

D'autre part, la Compagnie « Estrada da Ferro de Santa Catharina », qui avait obtenu en 1905 la concession d'une ligne allant de Blumenau à Hammonia (centre des colonies de la Société Hanseatica), avec prolongement vers le rio Negro et un embranchement allant à Curitybanos et qui, pour diverses modifications apportées au contrat, n'avait pas engagé les travaux, a finalement décidé de commencer la construction de cette ligne, ce qui est actuellement chose faite.

Dans le but de procurer des transports faciles et bon marché à la production des municipes du sud de l'État, le Gouvernement de Santa Catharina a commencé en 1908, avec l'aide de l'Union, la construction d'un canal, dit canal de Mampituba, reliant Laguna à la fertile vallée de l'Ararangua, au moyen d'un chapelet de lagunes communiquant par des rivières dont le cours sera amélioré. Ces lagunes s'étendent le long d'une région où existent diverses localités qui ne peuvent se développer, parce qu'elles ne possèdent pas de débouché pour leurs produits, les moyens de communication faisant défaut et le prix de transport absorbant la valeur de la marchandise. Ce canal part du rio Madre en ligne droite, traverse la lagune *da Manteiga*, suit le rio *Congonhas* et arrive au rio *Sangão* en passant au nord du mont Jaboticaba. Trois ligations ou coupes seront nécessaires afin de faciliter 40 kilomètres de nouvelles navigations, 2.000 mètres du rio Madre à la lagune *da Manteiga*, 2.970 mètres de cette lagune au rio *Congonhas* et 2.990 mètres du rio *Morto* au *Sangão*. Cette œuvre, une fois réalisée, améliorera la situation économique des municipes du sud de l'État encore moins favorisés que ceux du nord, sous le rapport des communications.

XIII. — Les cultures les plus développées de l'Etat de Santa Catharina sont celles du café, de la canne à sucre, du coton, des fruits, du tabac, de la mandioca ou manioc, du maïs sur tout le littoral depuis l'extrême nord jusqu'à Garopeba; plus au sud, les cultures tropicales subissent davantage l'influence des gelées. Dans la serra ou intérieur, c'est la culture des céréales, l'industrie de l'élevage et celle de la herba maté qui sont le plus en faveur.

Le principal produit d'exportation de l'État est depuis quelques années le beurre fabriqué dans les zones agricoles de Blumenau, de Brusque, de Nova Trento, etc.; 700.000 kilos de ce produit sortent annuellement de l'État. Le beurre est vendu à raison de 2.000 à 2.200 reis le kilo (1). La herba maté figure presque à égalité avec le beurre comme principal produit d'exportation et le dépasse parfois comme valeur. La quantité de maté exportée annuellement s'élève à 5.780.000 kilos d'une valeur de 1.479 contos (2). Le saindoux figure dans l'exportation

(1) Le milreis vaut 1 fr. 75.

(2) Le conto vaut 1,610 francs.

pour 1.275.000 kilos d'une valeur de 1.095 contos. Les bananes, dont il existe de grandes plantations qui pourraient être encore beaucoup développées, constituent aussi un excellent produit d'exportation. L'État exporte chaque année plus de 1 million de régimes (cachos) qui trouvent un placement certain à Buenos Ayres ; Santos et Paranagua n'exportent que 330.000 et 634.000 cachos, respectivement sur le même marché.

Sauf dans le municiple de São Bento et de Blumenau où il existe des fabriques pour préparer le maté, cette industrie n'est pas en général aussi perfectionnée que dans l'État de Parana. Les hervateiros catharinenses plus routiniers ne veulent pas améliorer leurs procédés de torréfaction en substituant le barbacua au cariço, malgré les encouragements du Gouvernement. En 1906, un contrat fut passé avec divers pour l'exploitation de hervaes par le procédé barbacua ; mais ce contrat ne produisit aucun résultat. Les contractants donnèrent comme raison de cet échec la loi votée cette même année, laquelle interdit la taille des arbres hors d'une certaine époque. Cet insuccès est dû, en réalité, partie à ce que les contractants ne purent supporter les frais élevés de transport jusqu'au port d'embarquement, partie à la répugnance des hervateiros catharinenses pour changer leurs méthodes de travail. Depuis 1908, l'exportation du maté barbacua a complètement cessé.

La remarquable indolence, pour ne pas dire la paresse, la routine et l'insouciance qui caractérisent la population d'origine portugaise, descendant plus ou moins des premiers Açoriens qui peuplèrent le littoral, sont certainement la cause du médiocre développement des régions où ils sont encore en majorité. L'agriculture en est restée à l'usage de la bêche ; la culture du maïs, qui demande peu de soin, convient admirablement à leur caractère, et là encore, la mauvaise qualité des semences qui n'ont pas été renouvelées depuis cent trente-cinq ans, fait que la production obtient des prix inférieurs à ceux atteints par le maïs du Rio Grande.

XIV. — Malgré toute notre sympathie pour les populations brésiliennes, en général douces, disciplinées et hospitalières même dans les classes inférieures, nous devons reconnaître que l'indolence de la population retarde le progrès de certains États. C'est ainsi qu'une grande partie des habitants du littoral de

Santa Catharina semble faible, anémiée, d'une santé précaire, cela en raison d'une mauvaise hygiène et d'une plus mauvaise alimentation, dues à l'incurie et à l'inertie qui caractérisent malheureusement cette population. La misère sévit dans les habitations parce que la paresse y domine, alors que la nature prodigue et un sol fertile pourraient procurer tout au moins une vie confortable avec un minimum de travail.

Vivant presque exclusivement de farine de manioc, poissons, mollusques et crustacés, les habitants du littoral pourraient



SANTA CATHARINA. — Campement d'hervateiros près de União da Victoria.

malgré cela être un peuple robuste. Mais le poisson qui, frais, constitue un bon aliment, est mangé après plusieurs jours d'exposition au soleil, lorsqu'il est complètement desséché et ne possède plus que peu de qualités nutritives. Cela pour ne se donner la peine de pêcher qu'une fois la semaine, quand le littoral abonde en poissons de toute sorte. Un plat de pirão, ou pâte de manioc bouilli, est englouti par deux ou trois personnes dans les mains desquelles apparaît un maigre morceau de poisson sec presque sans chair. Sur presque tout le littoral, du nord au sud, à l'exception des villes, où la vie est parfois plus facile, on ne voit guère d'hommes au visage coloré; la plupart sont pâles, jaunâtres, maigres, d'une constitution rendue

maladiée par une alimentation insuffisante et une hygiène déplorable.

Quoi qu'on en dise, la farine de manioc prise comme aliment principal ne constitue pas une nourriture saine et réconfortante; malgré la douceur du climat, une bonne alimentation est indispensable. Avec la même ou avec une moindre somme de travail, la population pauvre pourrait substituer la farine de maïs à la farine de manioc. La première est de beaucoup plus nutritive que la seconde, la santé robuste des colons italiens, allemands et russes démontre la véracité de cette assertion. Ces colons, à leur arrivée, répudièrent aussitôt la farine de manioc et, à défaut de farine de blé, adoptèrent la farine de maïs. Leur alimentation se compose surtout, dans les colonies, de pain de maïs, fromage, légumes et de viande de porc. Si l'on parcourt tout le littoral, on ne verra aucune habitation entourée de cultures maraîchères; dans son ignorance profonde, la population pense que le manioc qui vient si facilement, presque sans travail, doit être considéré comme l'aliment à peu près exclusif. Pendant l'hiver nombreuses sont les personnes qui ne mangent que des oranges accompagnées de pâte de cassave, le *pirão* de farine bouillie, aliment qui trompe l'estomac, comme ils disent, mais qui ne nourrit pas. Ces gens vivent au jour le jour, comme ont vécu leurs pères, sans ambition d'améliorer leur situation. Lorsque le besoin d'un objet indispensable se fait sentir, l'habitant du littoral ou de la base de la serra va jeter son filet ou couper une certaine quantité de bois qu'il vient vendre à la ville la plus proche.

XV. — L'abandon de la culture du blé, attribué à la maladie dite « ferrugem », la rouille, produite par un petit cryptogame, qui aurait atteint cette précieuse céréale, fut un fait regrettable pour toute la population. En admettant que cette maladie fût pour quelque chose dans l'abandon de la culture, il ne semble pas qu'on ait rien tenté pour y remédier; la preuve en est que dans nombre de colonies de l'intérieur et surtout dans le Rio Grande, nous avons vu de beaux champs de blé; il suffirait de faire une sélection parmi les semences. Toutefois, cette raison ne suffit pas pour expliquer ce phénomène, qui a certainement d'autres causes expliquées par l'évolution économique du Brésil au XVIII^e siècle.

Suivant nous, l'abandon de la culture du blé, dans des régions qui le produisaient autrefois en quantité, a été déterminé par un événement sociologique qui a eu son importance. Les premières générations des Portugais arrivés après la découverte consacraient tous leurs efforts à la recherche de l'or et ne s'occupaient



SANTA CATHARINA. — Caboclos catharinenses.

pas ou fort peu de culture. Brésilianisés par le milieu primitif, métissés avec les Indiens, ils adoptèrent, suivant les circonstances, l'alimentation indigène et, peu à peu, l'indolence des générations aidant, ils oublièrent l'alimentation accoutumée de leurs aïeux européens, et adoptèrent l'usage d'autres céréales qui croissent plus facilement et sans grands soins dans le pays. De là, la conversion des anciens mangeurs de blé en mangeurs

de manioc et de haricots, et, en dernier lieu, de maïs, ce qui marque sans doute un retour à la farine de blé. Nous parlons ici pour les classes populaires des campagnes, car l'usage du pain de froment est devenu général dans toutes les villes et agglomérations, et nous avons vu que le Brésil importait d'énormes quantités de blé, quand il pourrait en produire, non seulement pour sa consommation, mais pour l'exportation.

XVI. — Les caboclos ou paysans métissés des hauts plateaux de l'intérieur ne sont pas loin d'égaliser en indolence leurs frères du littoral et des autres États du nord. Comme ceux de l'État voisin du Parana, qui vivent dans des conditions identiques de sol et de climat, ils ne travaillent que lorsque cela est tout à fait indispensable; la terre rémunère si bien le labour qu'on y consacre au moment de la récolte! Dans cette zone de la serra, ils ont à leur portée le fruit du pin araucaria, le pinhão, qui leur fournit sans travail un aliment très inférieur, mais dont ils préfèrent se contenter plutôt que de se livrer à un labour prolongé.

A l'époque de la récolte, le caboclo catharinense ou paranaense recueille toutes les pommes de pin qu'il est capable de consommer. Comme ce fruit ne se conserve pas longtemps tel qu'il est ramassé, le caboclo le renferme dans des sacs et le met tremper dans l'eau pendant huit jours; ce temps écoulé, les pinhoes sont étendus au soleil, afin d'être complètement séchés. Il y a là de la subsistance pour quelque temps, car le maté, qui est l'aliment principal de l'habitant de la serra des deux États, ne fait pas défaut. Lorsque le temps est clair, que le soleil brille, le caboclo se livre à quelque occupation autour de sa case, coupe un peu de bois dans la forêt, plante quelques épis de maïs. Mais dès que le jour se lève brumeux ou pluvieux, alors le caboclo s'assoit par terre, enveloppé dans son poncho (1) ou dans une couverture, autour d'un feu de branchages; le bois coûte si peu, seulement la peine de le ramasser! Ils sont là plusieurs, les membres de la famille, parfois quelques amis, assis en cercle; la calebasse de maté passe et repasse de mains en mains et de lèvres en lèvres, tout cela presque sans parler. Comme le caboclo

(1) Le poncho, sans s'être généralisé, semble avoir été adopté par les populations des hauts plateaux du sud de l'État de Parana et ceux de Santa Catharina, en relations fréquentes avec le Rio Grande do Sul.

de l'intérieur produit lui-même son tabac, dont il a toujours quelques pieds autour de sa case, on fume d'innombrables cigarettes et la journée se passe ainsi, en regardant, les yeux mi-clos, la flamme du foyer qu'on ne laisse pas s'éteindre.

Les richesses minérales de Santa Catharina sont encore moins connues que celles des États voisins; on peut dire même qu'elles sont tout à fait ignorées, car aucune étude scientifique n'en a été faite. Toutefois, d'après ce qu'on en connaît, on peut supposer que cet État possède le même sous-sol que ses deux voisins, le Parana et le Rio Grande do Sul; il serait cependant beaucoup moins riche en or que ce dernier. L'existence de mines de fer, de cuivre, d'or, d'argent, de plomb, d'améthystes et de cristaux de roche, noirs, jaunes, rouges, bleutés et blancs a été constatée sur plusieurs points. Sur les rives du rio Itajahy existent des gisements aurifères, de plomb, de cuivre et de charbon; le municipe de Blumenau serait alors le plus riche en minéraux. L'or existerait encore sur le rio Camboriu, sans qu'il y ait été jamais exploité, sauf par quelques particuliers; les terres du rio Tijucas Grande seraient également aurifères, des gisements argentifères y ont été aussi signalés.

En général, il y a peu de fonds à faire sur l'exploitation du sous-sol catharinense; sa véritable richesse minérale, celle-là extrêmement importante, réside dans les énormes gisements de charbon qu'on signale un peu partout dans le territoire, mais qui sont surtout remarquables dans le sud, sur les bords des rios Ararangua, Mãe Luzia, Passa Dous, Rodeio Bonito, dans le municipe de São José, comme dans la Varzea do Braço et Varzea da Raiz, et principalement dans le territoire de Tubarão, desservi par le chemin de fer « Dona Christina ». Ce charbon est de qualité inférieure, comme tous ceux découverts jusqu'à ce jour; mais, comme il a été dit, il peut être utilisé en le purifiant d'après les méthodes modernes. Tôt ou tard, on en arrivera là et l'extraction des couches carbonifères de Tubarão donnera sans aucun doute de beaux dividendes.

Rien ne manque à l'État de Santa Catharina pour devenir un pays tout à fait prospère, il lui faut seulement savoir mettre en valeur les ressources dont il dispose, transformer en champs cultivés les zones fertiles du littoral et les steppes immenses de l'intérieur où errent quelques troupeaux de bœufs trop peu

nombreux encore; enfin tirer un parti rationnel des richesses accumulées dans ses forêts. Pour cela, il lui faut développer ses voies de communication, multiplier les routes; mais c'est surtout la création de voies ferrées qui amènera une transformation radicale de la situation actuelle et qui mettra l'État de Santa Catharina, grâce aux éléments de prospérité dont il dispose, sur le pied d'égalité avec ses voisins jusqu'alors plus favorisés.

LIBRAIRIE ORIENTALE ET AMÉRICAINE

EDM. J. P. BURON

Les Richesses du Canada. Préface de M. GABRIEL HANOTAUX, de l'Académie Française. *Troisième édition, revue.* Un volume in-8°, avec trois cartes, broché 7 50

WARRINGTON DAWSON

Le Nègre aux États-Unis. Préface de M. PAUL ADAM. Un volume in-8° écu, broché 5 »

C^{TE} MAURICE DE PÉRIGNY

Les États-Unis du Mexique. Préface de M. MARCEL DUBOIS, Professeur de Géographie Coloniale à la Sorbonne. Un volume in-8°, avec carte hors texte, broché 5 50

DÉSIRÉ PECTOR

*Conseiller du Commerce extérieur,
Consul général en France du Nicaragua et du Honduras.*

Les Richesses de l'Amérique centrale. Guatemala, Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa-Rica (2^e édition). Un volume in-8°, avec carte, broché 7 50

« The author is man of affairs and well acquainted with the regions which he describes. The treatment is practical and to a large extent popular.... This book accomplishes its main purpose and provides a mine of information. »

(The Geographical Journal, Londres.)

LOUIS CASABONA

São Paulo du Brésil. Notes d'un Colon français. Un volume in-16, illustré, broché 3 »

HENRY ROLLIN

Enseigne de vaisseau.

Marine de Guerre et Défense nationale. Préface de M. le Vice-Amiral BESSON. (*Bibliothèque des Amis de la Marine.*) Un fort volume in-8° écu, broché 4 50

MARCEL BRUNET

La Brèche Maritime Allemande dans l'Empire Colonial Anglais. Préface de M. MARCEL DUBOIS, Professeur à la Sorbonne. (*Bibliothèque des Amis de la Marine.*) Un volume in-8° écu, broché 3 50
