

PAUL WALLE

Chargé de mission du Ministère du Commerce.

N. 101

W

AU BRÉSIL

ÉTAT

DE

SÃO PAULO

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE

E. GUILMOTO, Éditeur

6, Rue de Mézières, PARIS

1912

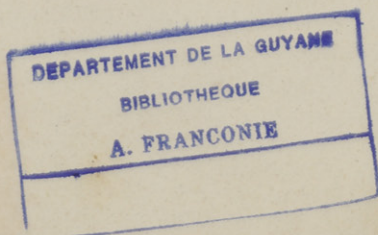
A2

502

Consulat du Brésil
Guyenne

AU BRÉSIL

ÉTAT DE SÃO PAULO



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).*

GRE 15

PAUL WALLE

Chargé de mission du Ministère du Commerce.

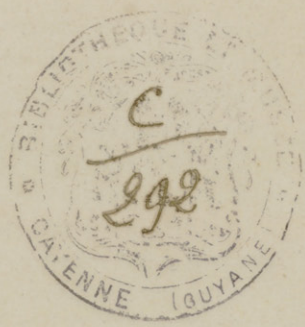
—
AU BRÉSIL

—
ÉTAT

DE

SÃO PAULO

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINNE

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 naturais, 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'introduit-eur 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. Cuirs 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	1431 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. 53. Le *conto* de reis qui fait 1.000 milreis équivaut actuellement à 1.610 fr.

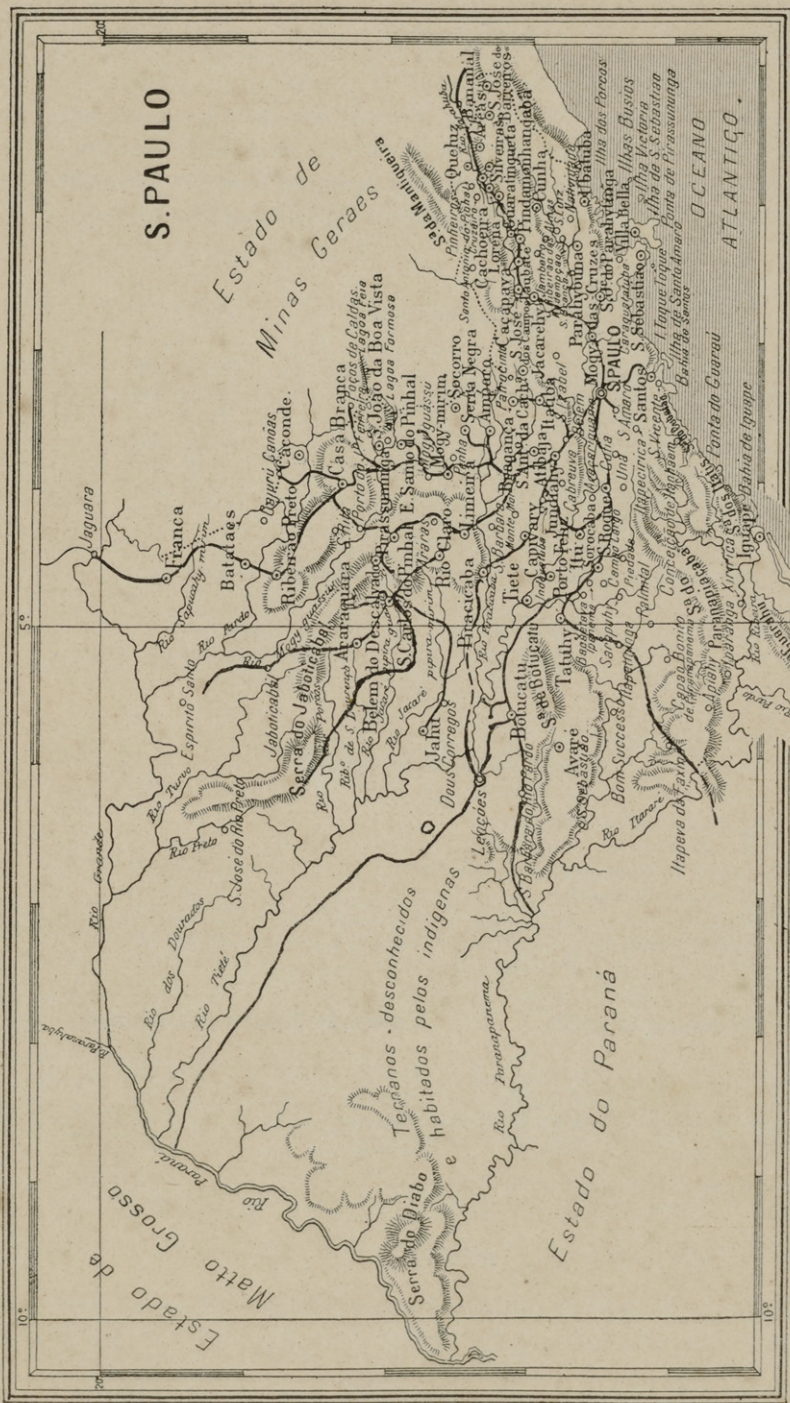
S. PAULO

Estado de Minas Geraes

Estado de Mato Grosso

Estado do Paraná

OCEANO ATLANTICO



Jaguara

Planca

Batataes

Ribeirão Preto

Casa Branca

Serra do Pinhal

Pinhal

Rio Claro

Fructifera

Tietê

Campinas

Porto Feliz

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

Rio Grande

Rio Preto

Rio São João

Rio Paraíba

Serra do Jaboticabal

Serra do Pinhal

Pinhal

Rio Claro

Fructifera

Tietê

Campinas

Porto Feliz

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

Rio São João

Rio Paraíba

Serra do Jaboticabal

Serra do Pinhal

Pinhal

Rio Claro

Fructifera

Tietê

Campinas

Porto Feliz

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

Rio São João

Rio Paraíba

Serra do Jaboticabal

Serra do Pinhal

Pinhal

Rio Claro

Fructifera

Tietê

Campinas

Porto Feliz

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

Rio São João

Rio Paraíba

Serra do Jaboticabal

Serra do Pinhal

Pinhal

Rio Claro

Fructifera

Tietê

Campinas

Porto Feliz

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

Rio São João

Rio Paraíba

Serra do Jaboticabal

Serra do Pinhal

Pinhal

Rio Claro

Fructifera

Tietê

Campinas

Porto Feliz

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

Rio São João

Rio Paraíba

Serra do Jaboticabal

Serra do Pinhal

Pinhal

Rio Claro

Fructifera

Tietê

Campinas

Porto Feliz

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

Rio São João

Rio Paraíba

Serra do Jaboticabal

Serra do Pinhal

Pinhal

Rio Claro

Fructifera

Tietê

Campinas

Porto Feliz

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

Rio São João

Rio Paraíba

Serra do Jaboticabal

Serra do Pinhal

Pinhal

Rio Claro

Fructifera

Tietê

Campinas

Porto Feliz

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

São João do Rio Preto

ÉTAT DE SAO PAULO

CHAPITRE PREMIER

I. De Rio de Janeiro à São Paulo. — II. Plantations décadentes. — III. L'Etat, superficie, zones. — IV. Climat, saisons. — V. São Paulo, la ville, quartiers de luxe. — VI. Quelques monuments, le nouveau théâtre. — VII. Vie de la ville, hôtels, postes. — VIII. Instruction publique, écoles supérieures. — IX. Institut sérumthérapique, les serpents et les traitements de leurs morsures, la presse. — X. Les industries à São Paulo.

I. — Après Rio de Janeiro, la ville qui attire tout particulièrement les voyageurs, c'est la progressiste São Paulo, capitale de l'État indéniablement le plus avancé de toute la Confédération brésilienne. Pour se rendre de la première à la seconde de ces villes, on dispose de deux moyens : le premier consiste à prendre l'un des nombreux paquebots étrangers ou nationaux qui, chaque semaine, touchent à Rio, se dirigeant vers la Plata. Ce voyage est le plus commode, car c'est l'affaire d'une nuit de traversée; les navires quittent Rio à la fin du jour et arrivent le matin à Santos; puis, à peu de distance du quai, on trouve le chemin de fer qui, en deux heures, conduit à São Paulo.

Une distance de 496 kilomètres par voie ferrée sépare les deux villes, il y a deux trains rapides par jour, l'un diurne, partant à 7 heures du matin, l'autre nocturne (départ à 9 heures du soir); le prix du parcours est de 36 milreis aller et de 54 milreis aller et retour en 1^{re} classe; le train de nuit a des wagons-lits, le prix des couchettes est de 10 ou 20 milreis, suivant qu'on occupe celle du haut ou celle du bas. Les transports par chemin de fer sont sur la « Central », comme sur les autres lignes, relativement chers, tout particulièrement les bagages; le transport de ces derniers est une véritable exploitation des voyageurs; ainsi, ceux-ci ne peuvent emporter que de petits colis ou paquets insignifiants: une petite valise ne trouve pas

place sous une banquette ou dans un filet, ces derniers sont de dimension et contenance extrêmement restreintes. On paye 3.300 reis par 10 kilogrammes de bagages supplémentaires sans défalcation aucune : ce qui n'est pas linge, paie un milreis en plus. C'est absolument exorbitant; heureusement qu'une certaine commission étudie actuellement l'abaissement des tarifs⁽¹⁾.

Bien qu'en nombre d'endroits le paysage soit magnifique, le trajet de Rio à São Paulo n'est pas précisément un voyage de plaisir, celui-ci s'opère en douze heures et, les voies étant dépourvues de ballast, la chaleur, et surtout la poussière rendent presque pénible un trajet qui pourrait être agréable. Les trains ne comportent que des premières et des deuxièmes classes, ces dernières sont destinées au menu peuple, à la population pauvre des campagnes, nègres, paysans et journaliers; cette classe manque du plus élémentaire confort. Les premières sont loin de posséder les commodités de leurs similaires européennes, mais elles sont agencées conformément aux exigences du climat. Ce sont d'énormes wagons pouvant contenir cinquante places; les banquettes ou fauteuils pour une ou deux personnes sont à dossiers mobiles et placées les unes derrière les autres, dans le sens de la longueur du wagon en laissant un passage au milieu. Ces sièges ne portent pas de coussins, mais sont recouverts de joncs tressés, ce qui permet un entretien plus facile; toute étoffe serait souillée par la poussière à la suite d'un seul voyage; cette poussière rouge ou jaune presque impalpable, s'insinue partout, malgré les plus grandes précautions. Même lorsqu'on se résigne à étouffer, en laissant fermées persiennes et fenêtres, on se trouve converti, à l'arrivée, en véritable peau-rouge.

La partie la plus pittoresque du voyage commence à la station de Belem; à partir de ce moment on franchit la Serra do Mar, avec ses points de vue variés, ses précipices, ses cascades, ses vallées aux capricieuses ondulations couvertes de belles forêts. Puis le train franchit successivement dix-huit tunnels et, après Barra do Pirahy et Queluz, la nature se dépouille de sa végétation, les hautes montagnes disparaissent au loin pour faire place à une série de mamelons au milieu desquels serpente le fleuve Parahyba.

(1) Ces tarifs viennent en effet d'être quelque peu atténués.

II. — Sauf aux environs des villes, on voit peu de terres cultivées. Des régions entières sont aujourd'hui en friche après avoir été couvertes de plantations de café qui produisirent pendant un siècle. Les plus grandes cultures de ce produit ont aujourd'hui émigré vers les régions élevées de São Paulo, et la campagne, autrefois riche et prospère, la terre épuisée par le café, mais excellente pour d'autres cultures, est reconquise par le désert. Dans certains endroits on voit encore les squelettes des caféiers non arrachés, abandonnés ainsi que nombre d'habitations. Cet état de choses afflige quand on pense que ce sol, las de produire du café, ne l'est pas pour donner du maïs et surtout des plantes fourragères qui viennent parfaitement bien partout. C'est, comme nous l'avons dit dans le chapitre précédent, l'industrie agricole avec l'élevage du bétail, avec toutes les petites exploitations de la ferme, basse-cour, laiterie, élevage des porcs, des brebis et des chèvres, en quantité moyenne, qui pourra rendre à ces campagnes, aujourd'hui abandonnées, la vie et la richesse. Ce ne sont pas les débouchés qui manquent, mais la volonté et les bras.

Lorsqu'on franchit le point le plus élevé de la ligne et qu'on descend en plein État de São Paulo, on aperçoit plus de terrains cultivés, quelques plantations de café, quoiqu'on ne se trouve pas dans la région des grandes cultures. On traverse de jolies villes à l'apparence gaie et prospère, comme Cachoeira, Lorena Guaratingueta, Aparecida, Pindamonhangaba, Taubaté, Jacarehy, Mogy das Cruzes, etc. Après avoir traversé la plaine de Piratininga on touche à São Paulo. Mais avant de parler de la capitale, jetons un regard sur l'État.

III. — L'État de São Paulo a une superficie de 290.876 kilomètres carrés, il peut se diviser en trois zones bien caractérisées. La première est celle du littoral composée de terres basses comprises entre l'Océan et les flancs les plus inclinés du versant oriental de la Serra do Mar, ou chaîne maritime. Dans cette zone le voisinage de la mer régularise la température. On n'y éprouve pas les variations brusques observées dans l'intérieur. Le climat est si régulier qu'il n'y a qu'une différence de six degrés entre le mois le plus chaud et le mois le plus frais. Les terrains de cette zone sont tantôt plats, marécageux et couverts de palétu-viers, tantôt sablonneux et accidentés par les contreforts de la

Serra do Mar. En été il y règne de fortes chaleurs et, dans les lieux revêtus de végétation, l'évaporation est très forte. Cet inconvénient est atténué par les vents du large chargés d'humidité qui occasionnent des pluies abondantes. Le climat y est donc tempéré chaud. Cette région est d'une grande fertilité et se prête à la culture des plantes tropicales, le cacaoyer, le bananier, le vanillier y viennent très bien. Il en est de même du riz, du maïs et d'autres céréales.

La deuxième zone, d'une altitude variant entre 800 et 1.000 mètres, occupe les deux versants de la chaîne maritime. En raison de la grande condensation des vapeurs d'eau, les pluies y sont fréquentes de même que les brouillards, le ciel y est très fréquemment couvert. Par suite de l'humidité, le flanc de la Serra do Mar est couvert du côté de l'Océan d'une végétation luxuriante. Ses forêts peuvent fournir les bois de construction et d'ébénisterie les plus estimés.

La troisième région comprend tout le plateau intérieur depuis le versant occidental de la Serra ; c'est celle qui possède le meilleur climat, celui où les Européens s'acclimatent le mieux. La ville de São Paulo jouit d'un climat tempéré doux qui peut être comparé à celui des îles Madère ou des Açores et à celui de Palerme en Italie. Toutefois, en raison de sa proximité de la Serra do Mar, il y a souvent sur la ville des brouillards humides et froids. Vers l'intérieur le ciel devient plus pur et l'humidité diminue considérablement. Comme climats secs, on peut citer ceux de Brotas, de S. Carlos do Pinhal, de Franca et de Ribeirão Preto. Dans cette région les pluies de l'été alternent avec les longues sécheresses de l'hiver, de sorte que les phases végétatives sont nettement tranchées. La région dite de l'Ouest est admirablement propre à la culture du caféier, aussi y trouve-t-on des plantations immenses de ces arbustes jusqu'à plus de 600 mètres d'altitude. Près des limites de São Paulo avec Minas Geraes, se trouve une autre région moins chaude que la précédente, où la culture du café se fait également sur une grande échelle, de même que la culture des céréales et des fruits. Du côté du Sud, vers l'État de Parana, la région est plus fraîche, propre à la culture des graminées ; il y existe de superbes prairies pour l'élevage du bétail, ce sont les campos du Paranapanema.

IV. — Le climat de l'État de São Paulo, dont le territoire est

placé dans la zone tropicale du Sud, est certainement un des meilleurs qu'on connaisse. Quoique, théoriquement, les saisons soient distribuées comme en Europe en quatre saisons, mais complètement opposées aux nôtres, on peut dire en réalité qu'il n'y a que deux saisons, l'été et l'hiver, de six mois chacune. L'été dure de décembre à juin et l'hiver de juin à décembre. Pendant l'été les pluies sont fréquentes, l'hiver au contraire est généralement clair et sec. Le mois le plus chaud est celui de janvier, sa température maximum est de 38°5 sur le littoral maritime et la moyenne 24°; cette moyenne est de 21° pour le plateau de l'intérieur, toutefois, on a noté une température maximum de 38° à São Paulo, cela exceptionnellement. Sauf à Ribeirão Preto où le thermomètre a atteint 40°, dans les autres centres le maximum ne dépasse pas 37°. Juin est le mois le plus froid, la température observée sur le littoral est de 18°6 et de 14°7 sur le plateau intérieur, il n'est pas rare que le thermomètre descende à zéro dans les environs de São Paulo et dans la partie Sud de l'État. La température maximum absolue est donc de 38°5; la minimum absolue de 2°5 et la moyenne annuelle de 18°.

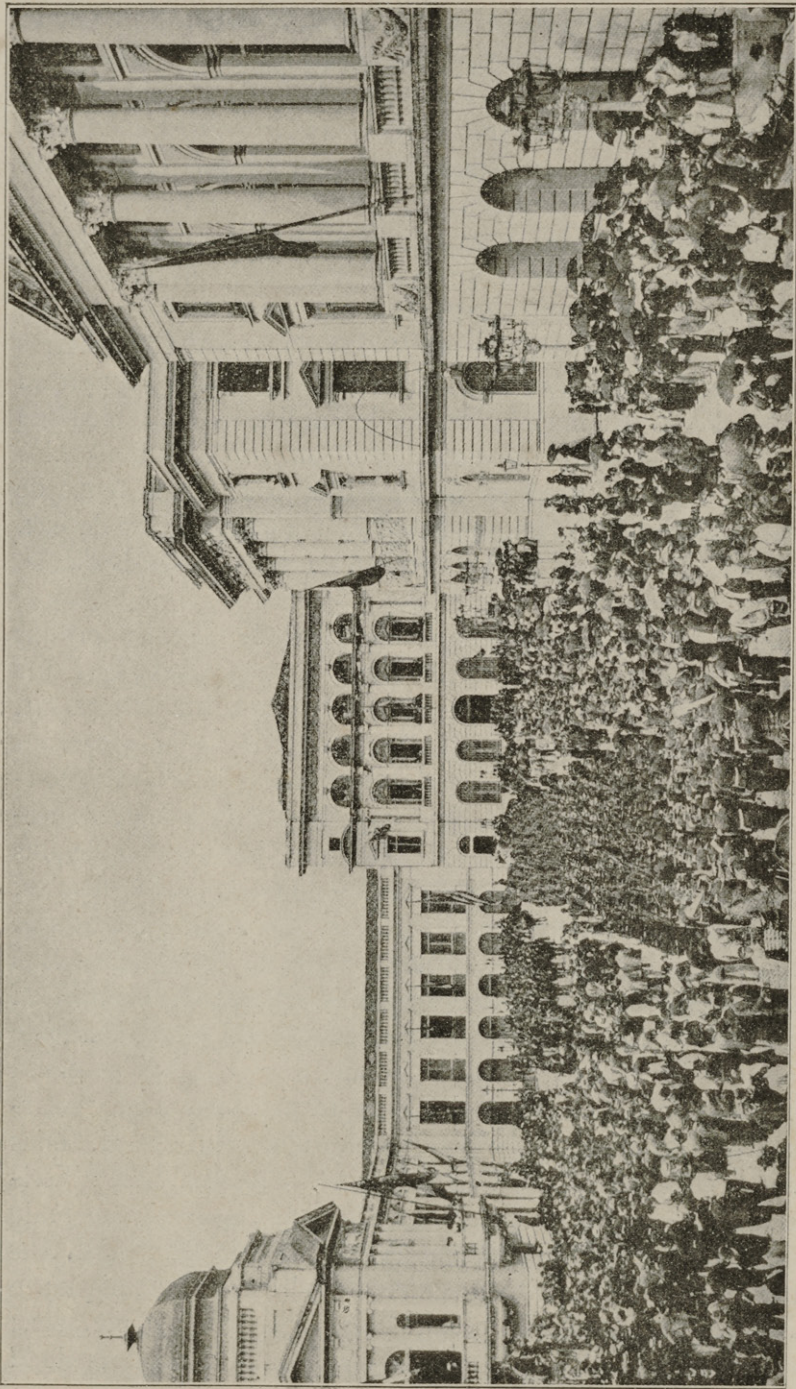
Le climat de l'État de São Paulo a toujours joui d'une excellente réputation et les étrangers qui en ont fait l'essai ne peuvent qu'en vanter la douceur. La salubrité de la capitale peut être mise à la hauteur des plus saines du monde; depuis 1892, époque où l'on a organisé le service sanitaire, la ville a été complètement débarrassée de toutes les épidémies et comme il n'y a pas de maladies climatériques, ou de maladies tropicales, on peut dire que la salubrité absolue de la ville de São Paulo est une conquête de la science humaine. Son coefficient de mortalité est de 17 pour 1.000, par conséquent inférieur à beaucoup d'autres villes situées sous les mêmes latitudes. L'État de São Paulo comme tout le Brésil n'a pas de maladie particulière; l'histoire coloniale a noté l'introduction successive de la fièvre jaune, du choléra, de la peste, du trachoma par les Européens, fléaux dont on a eu beaucoup de peine à se débarrasser. Il est bon de dire que l'insolation y est très rare et que l'anémie tropicale y est inconnue. La meilleure preuve de l'excellence du climat de São Paulo c'est son influence sur l'émigration européenne; la population de l'État s'élève à 3 millions d'habitants dont 1.300.000

étrangers arrivés dans le pays pendant ces vingt dernières années.

Revenons maintenant à la capitale.

V. — Comme situation et comme aspect São Paulo n'a rien de pittoresque, c'est une belle ville active et vivante, située à 720 mètres d'altitude sur une série de collines aux pentes douces reliées entre elles par des routes où alternent les viaducs et les nivelés; mais tout y est doux sans violences abruptes, de manière qu'on peut y circuler sans fatigue. Un fleuve, le Tieté, affluent du Parana et une rivière, le Tamanduatehy, croisent la ville en divers sens, maintenant celle-ci déborde de tous côtés dans la plaine environnante. São Paulo, qui est après Rio de Janeiro au Brésil, et Buenos Ayres dans la République Argentine la ville la plus importante de l'Amérique latine, étonne par le prodigieux accroissement de sa prospérité et de sa population. Celle-ci atteignait à peine 50.000 habitants en 1890, peu après la proclamation de la République; elle atteint aujourd'hui plus de 340.000 âmes, et tout fait prévoir d'après ce que nous avons pu voir de son industrie, de son commerce et des ressources de l'État, comme du caractère de ses habitants, que cette ville continuera sa marche ascendante.

La partie la plus centrale de la ville, qui est la plus ancienne, renferme les rues les plus commerciales, comme celles de São Bento, 15 de Novembre, Direita, Rosario, etc., lesquelles, quoique assez étroites, sont bordées de beaux magasins, de maisons vastes et solides, de belle architecture. Nous n'entreprendrons pas la description monotone de São Paulo, il nous suffira de dire qu'elle est desservie par six cent vingt avenues, rues et places, toutes bien pavées et bien entretenues; l'hygiène est assurée par un excellent réseau d'égouts. L'approvisionnement en eau ne laisse rien à désirer, celle-ci y est saine et abondante, l'éclairage est assuré au gaz et à l'électricité et le service des transports tout à fait incomparable assuré par la « S. P. Tramways Light and Power », qui possède 300 kilomètres de lignes de tramways desservies par des voitures électriques. Sous l'administration du préfet M. Antonio Prado, qui occupe ce poste depuis de longues années, la ville se transforme toujours, aucune maison ne peut s'édifier sans que les plans en soient approuvés; toutes les chambres doivent prendre jour ou sur la rue, ou sur les jardins, avec couloirs bien aérés.



SÃO PAULO. — La place des ministères un jour de fête.

L'animation est certainement plus grande au centre, sur le Largo do Rosario, place de petites dimensions, mais le cœur de la ville est la rue 15 de Novembre, cette rue de Ouvidor de São Paulo. La vie est encore très active dans les centres nouveaux, sur les grandes avenues, comme la célèbre Avenida Paulista, où se construisent des habitations princières; le boulevard Buchard, dans le quartier de la Consolação, d'où on découvre une grande partie du panorama de la ville; l'avenue Barão de Piracicaba, droite et large; l'avenue Glette; l'avenue des Bambous, bordée de petits palais; l'avenue Rangel Pestana, longue de 1.600 mètres et prolongée par l'Avenida da Intendencia. Le plus beau jardin de São Paulo est indéniablement le Jardim da Luz, splendide parc avec de belles pièces d'eau, où s'ébattent dans des enclos dissimulés par la verdure nombre d'animaux de la faune de l'État. En face du jardin se dressè la magnifique gare da Luz, de la « S. P. Railway »; il y a encore les vastes parcs da Saude, de Agua Branca, de Cantareira, etc.

En raison de l'accroissement constant de la ville, les terrains et les propriétés ont décuplé de valeur. Les négociants, les hauts fonctionnaires et les riches fazendeiros de l'intérieur qui passent, avec leur famille, une partie de l'année à São Paulo, possèdent dans les faubourgs des maisons plus ou moins jolies, mais toujours vastes et commodes. A Hygienopolis, faubourg neuf, rendez-vous de tout ce que São Paulo et l'État ont de plus riche et de plus distingué, on admire un grand nombre de maisons somptueuses, des palacettes, comme on dit là-bas, des villas luxueuses et confortables. A vrai dire, quelques-unes de ces constructions sont d'un goût douteux, tout au moins bizarre; en échange, on ne peut leur refuser un aspect pittoresque qui forme contraste avec l'architecture plus sobre et de meilleur goût du plus grand nombre. Parmi ces constructions, quelques-unes sont remarquables, par exemple le palais Penteado, celui de M. Elias Chaves, situé au milieu d'un beau parc, la maison de M^{me} Veridiana Prado, mère du préfet de São Paulo, qui est une vraie résidence seigneuriale, de même la résidence de son fils, M. Antonio Prado, dont il fait un centre d'expérience économique; le palacette de M. Aguiar Ramos, du plus pur style arabe, etc., etc.; toutes constructions qu'on nomme les grandes résidences de la Paulicea.

VI. — On trouve, à São Paulo, un certain nombre de monuments publics assez remarquables ; parmi les principaux, il faut signaler le groupe à angle droit des palais du Gouvernement, des Ministères ; le palais de l'Agriculture et celui des Finances ; le palais du Congrès, la caserne da Luz, l'hôtel des Immigrants, les écoles modernes da Luz et de Braz, l'hôpital de la Misericordia, la Bibliothèque Publique et tout particulièrement le monument d'Ipiranga, situé à quelques kilomètres de la ville, sur une éminence où le régent dom Pedro proclama l'indépendance du Brésil, le 7 Septembre 1822. Cet édifice est imposant et d'une belle architecture, c'est un lieu de promenade pour les Paulistes. On en a fait un musée qui contient de magnifiques collections ethnographiques et zoologiques et une collection d'objets historiques. Quoique inférieur à beaucoup de musées d'Europe, c'est, avec celui de Para, le meilleur du Brésil. On a pu dire que les Paulistes se contentaient d'admirer de loin le musée d'Ipiranga et ne le visitaient pas, nous avons pu constater, de *visu*, qu'il n'en était rien. Ipiranga est beaucoup visité, surtout le dimanche. Si le Brésilien, en général, se soucie peu des musées, comme on l'a dit, c'est lorsque, comme à Rio de Janeiro, ceux-ci restent ouverts trop peu de temps.

São Paulo peut s'enorgueillir de posséder le théâtre le plus vaste sinon le plus beau du Brésil, car les théâtres de Para et de Manaos, que nous connaissions déjà, ne viennent qu'après. On pourra même reprocher aux Paulistes d'avoir vu trop grand quant aux dimensions. Cet édifice tout à fait remarquable par son architecture, ne ferait pas mauvaise figure à côté de l'Opéra de Paris, dont il reproduit certains aspects. Ce théâtre, qui était presque achevé à notre passage, aura une plus belle harmonie de lignes que celui de Rio, harmonie que celui-ci n'a pu obtenir faute d'espace. Le théâtre de São Paulo, isolé sur une place, présente une riche façade où se détachent trente-deux colonnes rondes de granit rose, taillées dans un seul bloc. L'intérieur est en conformité avec l'extérieur, sauf le manque d'avant-scènes, ce qui nuit au coup d'œil. Il y a encore plusieurs autres salles de spectacles : le théâtre Santa Anna, qui a vu sur sa scène les plus grandes célébrités mondiales du drame et de l'opéra, le Politheama, le Moulin Rouge, le San José ; ce dernier, de construction récente, est malheureusement un édifice déplorable, qui fait le plus mau-

vais effet à côté du grand théâtre Municipal, en face duquel il est situé; c'est l'œuvre d'une entreprise particulière et le ridicule doit en rejaillir sur ses seuls constructeurs. Ces théâtres et quelques autres ne fonctionnent guère que l'hiver, saison où les troupes italiennes, françaises et portugaises attirent le public élégant.

VII. — On a dit que malgré ses belles avenues, ses monuments, ses jardins, São Paulo était une ville triste et sans distractions,



SÃO PAULO. — Place Antonio Prado.

que lorsque 6 heures ont sonné et que le monde des affaires quitte le travail, une pesante solitude s'abat sur les rues commerçantes et que le silence devient si profond que la ville paraît abandonnée. Cela a quelque apparence de raison pendant l'été où chacun, grâce aux faciles communications, se retire dans les faubourgs, mais pendant la plus grande partie de l'année, les rues centrales restent des plus animées; jusqu'à une heure avancée de la nuit, les tramways électriques passent chargés de voyageurs. Les salles de cinématographes, très nombreuses, regorgent de public, de même que les grands cafés et confiseries, Castellões,

Café International, Americano, Caruso, Progredior, Brasserie Paulista et Brasserie Schort.

Il existe dans la ville plusieurs hôtels, mais aucun ne répond aux nécessités locales, aux besoins des étrangers qui arrivent chaque jour fort nombreux pour visiter la ville ou pour leurs affaires, on y manque du plus élémentaire confortable, comme service et comme table. A ce dernier point de vue, l'Hôtel-Rôtisserie Sportsman, dirigé par un Français, fait exception; si les chambres laissent à désirer, comme dans tous les hôtels du Brésil, considérés de premier ordre, par contre, la table est excellente et peut soutenir la comparaison avec beaucoup des meilleures de Paris. La construction, à São Paulo, d'un ou plusieurs hôtels modernes, serait certainement une entreprise fructueuse. Les prix sont analogues à ceux de Rio de Janeiro.

Ce qui manque aussi à São Paulo et ce qui est étonnant de ne pas y voir, c'est un bon hôtel des Postes. Celui qui existe en face du palais du Gouvernement est loin de correspondre, à l'intérieur comme à l'extérieur, à l'importance considérable qu'a atteint ce service. D'autre part, le personnel ne semble pas s'occuper de sa tâche aussi consciencieusement qu'il serait à désirer, cela n'est pas spécial à São Paulo, mais commun à l'ensemble du personnel subalterne dans tous les États. Il n'y a trop rien à dire sur le service des lettres, mais c'est sur la distribution des imprimés, livres, revues, journaux que sévit l'insouciance et le sans-gêne du personnel subalterne qui trouve que quand ils arrivent aux destinataires c'est toujours assez tôt. L'Administration Centrale a pourtant apporté de notables améliorations dans le service des postes mais, dans certains cas, sa bonne volonté se heurte à l'indifférence du petit personnel.

VIII. — São Paulo étant le siège du Gouvernement et le centre de la vie intellectuelle, sociale et commerciale de l'État, on y trouve tous les établissements dignes d'une grande cité avancée dont la culture ne reste pas en arrière du développement matériel. L'instruction est donnée dans la ville par 130 écoles primaires libres où l'enseignement est fourni par des associations d'instruction et par des congrégations religieuses, dont beaucoup sont françaises; 18 groupes scolaires, 2 écoles modèles et 1 jardin de l'enfance, outre un certain nombre d'écoles maternelles. Il existe dans l'État 1.281 écoles isolées, plus 96 groupes scolaires avec

928 classes, ce qui fait un total de 2.209 écoles donnant l'instruction à 100.000 élèves, y compris les élèves des écoles primaires entretenues par les municipalités. Il y a aussi 40 écoles du soir pour adultes, entretenues par l'État ou par les municipalités, ou encore subventionnées par les deux. Il y a en outre 5 écoles complémentaires instituées pour compléter l'instruction primaire dans les villes de São Paulo, Itapetininga, Piracicaba, Campinas et Guaratingueta; sur les 1.200 élèves de ces écoles près de 800 sont du sexe féminin, le reste masculin. Par suite du manque de professeurs primaires, d'instituteurs que nous avons déjà signalé, une loi accorde aux élèves formés par ces écoles le brevet d'instituteur d'une certaine catégorie. Le gouvernement de São Paulo est celui qui dépense le plus pour l'instruction publique; en 1891, il dépensait pour ce service 1.343 contos, le budget destiné à l'enseignement s'élève aujourd'hui à 10.000 contos.

La ville de São Paulo, comme nous l'avons déjà indiqué d'autre part, possède plusieurs écoles supérieures absolument parfaites sous le rapport du confortable, de l'hygiène et même de l'architecture, parmi lesquelles une École Polytechnique et une école de Médecine libre, mais subventionnée et jouissant des mêmes privilèges que les écoles de l'Union, une Académie de Droit, l'École Prudente de Moraes et enfin l'École Normale installée dans un vaste édifice moderne et de vaste dimension; dans des annexes fonctionnent une école modèle avec 500 élèves et un jardin d'enfance avec 200 enfants de trois à six ans. Nous pouvons affirmer que nous n'avons jamais vu ailleurs rien de mieux sous le rapport de l'installation, du matériel de l'hygiène et surtout des méthodes d'enseignement; que des enfants de dix ans ont des connaissances générales supérieures, en particulier pour le dessin et les travaux manuels, à celles des élèves de douze ans de la plupart de nos écoles primaires. Sous nombre de rapports nous trouverions beaucoup de choses à apprendre ou à imiter de ces écoles modèles. Nous devons bien vite ajouter que les écoles des petits centres de l'intérieur, dites écoles isolées, sont loin d'atteindre ce degré de perfection et sont en général formées d'une seule classe. Cela malgré la sollicitude des pouvoirs publics qui trouvent que la diffusion de l'enseignement ne répond pas encore aux nécessités et aux aspirations de la population. Quoi qu'il en soit, au point de vue intellectuel, São Paulo peut marcher de pair avec la capi-

tale de la Confédération, et il reste lui-même, vis-à-vis des autres États, une école d'enseignement pratique.

IX. — A ce sujet il ne nous faut pas oublier de signaler un établissement qui rend à l'État et à tout le Brésil des services immenses, c'est l'Instituto serumthérápico de Butantan, situé dans la banlieue de la ville de São Paulo. Outre ses recherches scientifiques, cet établissement se consacre à la préparation des sérums antidiphthériques et antipesteux, de la vaccine antipesteuse, de la tuberculine, etc. Mais son principal produit est le sérum antiophidique, inventé par son savant directeur, le docteur Vidal Brazil, qui, depuis quelques années, étudie avec succès le traitement des morsures des serpents brésiliens. L'Institut prépare trois qualités de sérums antivenimeux : 1° l'anticrotaliqne, fourni par des animaux immunisés avec du venin de serpents à sonnette et appliqué dans le cas de morsure de ce reptile ; 2° l'anti-bothropique, fourni par des animaux immunisés avec du venin de *Lachesis lanceolatus*, *Lachesis alternatus* et *Lachesis atrox* et appliqué dans les cas de morsures par des serpents Jararaca, Urutú et *Lachesis atrox*, les plus venimeux des serpents brésiliens ; 3° l'anti-ophidique, fourni par des animaux immunisés par le mélange de tous ces venins et appliqué pour les morsures de n'importe quel serpent et quand on ignore l'espèce qui produisit l'accident.

Pendant un après-midi de visite à Butantan, nous apprimes plus sur les serpents, surtout sur ceux du Sud de l'Amérique que pendant sept années de voyages ; car, même dans les régions où les reptiles sont nombreux, on ne peut guère qu'en entrevoir quelques-uns. Tous s'enfuient au moindre bruit, et très souvent on soupçonne seulement leur présence, ce qui fait, qu'au cas où on surmonterait la répulsion qu'inspirent toujours les reptiles, l'étude en serait difficile. Il y a dans l'Amérique du Sud 254 variétés de serpents, dont malgré leur aspect 212 ne sont pas venimeux et 42 venimeux. Au Brésil, on a observé 155 variétés dont 132 non venimeuses, et 23 venimeuses. Malgré la terreur qu'inspirent les ophidiens en général, l'imagination exagère beaucoup le danger auquel on est exposé de la part de ces animaux répugnants. Il y a évidemment péril en cas de morsure, mais celle-ci se produit dans des cas tout à fait déterminés, par exemple lorsque le reptile est surpris, et dans ce cas il l'est seulement pour les indi-

gènes qui marchent nu-pieds ; les Européens n'ont rien à redouter, car ceux qui parcourent les régions où il y a des serpents sont toujours pourvus de guêtres en cuir et puis ils n'y pensent guère. Un fait à noter c'est que les serpents venimeux sont extrêmement paresseux et attaquent peu, le serpent à sonnette est le plus irri-



Le docteur Vidal Brazil extrayant le venin d'un Urutú ou *Lachesis alternatus*.

table, mais comme nous l'avons dit, tous s'enfuient au moindre bruit. Les reptiles non venimeux sont en général plus agressifs ; leur morsure, qui est plutôt une égratignure douloureuse, n'est pas dangereuse, mais on n'est pas forcé de le savoir. Nous avons la conviction que tous les serpents corals étaient venimeux, la

plupart des variétés au contraire ne sont pas dangereuses ; pour que les autres variétés venimeuses causent accident, il est indispensable qu'on marche dessus où qu'on les touche presque ; car leur extrémité caudale est peu forte pour s'appuyer dessus comme les autres serpents qui peuvent se lancer à une courte distance.

La presse a pris dans l'État de São Paulo un très grand développement. Elle est représentée jusque dans les petits centres par 200 journaux et revues et dans la capitale par 12 journaux quotidiens tant du matin que du soir, outre un certain nombre de publications hebdomadaires ou mensuelles. Les principaux de ces journaux quotidiens qui se publient sur 6, 8 et 10 pages sont tout aussi bien informés que ceux de Rio ; il faut surtout signaler le « *Estado de São Paulo* », puis le « *Correo Paulistano* », le « *Diario Popular* », le « *Commercio de São Paulo* », la « *Platea* », etc.

X. — L'État de São Paulo nous a surpris par le développement incroyable de son industrie. État essentiellement agricole il est devenu en peu d'années un État industriel ; la capitale est devenue un important centre manufacturier, le second du Brésil après Rio de Janeiro ; grâce à l'immigration d'ouvriers européens, de nombreuses industries s'y sont implantées et ont pris un essor rapide. Parmi celles-ci il faut citer les industries des tissus, de la chaussure, de la chapellerie, de la bière, des pâtes alimentaires, de la fonderie. Ses fabriques produisent annuellement de très grandes quantités d'articles les plus divers, qui approvisionnent non seulement les marchés paulistes, mais encore nombre d'États de la Fédération brésilienne.

La principale industrie textile de l'État est celle du coton, dont la culture, qui date de très longtemps, a pris de l'extension dans ces dernières années. La première grande filature a été fondée en 1869 dans la ville d'Itu. Actuellement il existe 23 filatures de coton qui produisent 50.074.000 mètres de tissus en 1908, avec 8.508 tonnes métriques de coton, et un ensemble de 7.400 ouvriers. Après la filature de coton, la branche d'industrie textile la plus importante est celle de la filature du jute. Ce végétal sert à la fabrication des sacs dans lesquels s'exporte le café en grains, ce qui explique le développement de cette industrie. Toutes les fibres de jute qu'elle utilise sont importées de l'étranger.

Pour remplacer le jute dans la fabrication des sacs de café, on a recouru à différentes fibres textiles existantes dans l'État, entre autres à l'aramina, fibre extraite d'une plante sylvestre cultivée déjà dans plusieurs municipes. Pour l'utilisation industrielle de cette fibre, il s'est fondé en 1903, dans la ville de São Paulo, une entreprise de filature et de tissage « Aramina », au capital de 1.000 contos. La fabrique de cette entreprise possède 60 métiers; elle produit environ 800.000 sacs par an et consomme environ 700.000 kilos d'aramina en écorce.

Outre cette fibre, il en existe dans l'État d'autres qui se prêtent à la filature : celles du chanvre brésilien *Perrini*, de la *vassoura mineira*, du *bananier*, de l'*agave*, de l'*ananas*, etc.

Parmi les industries relatives à l'alimentation, celle qui a obtenu le plus de développement est l'industrie des pâtes alimentaires. Dans la seule ville de São Paulo il est annuellement fabriqué 720.000 livres de pâtes, en partie consommées dans l'État, et de grandes quantités sont exportées pour d'autres régions du Brésil. Il y a 28 de ces fabriques dans l'État. Il y a aussi à São Paulo deux grandes fabriques de biscuits, celles de Pierre Duchen, un Français, et de Frederico Piesterle, plus deux autres moins importantes. Une minoterie établie dans la ville produit annuellement pour 10 millions de francs de farine; le blé est importé du Rio de la Plata.

Le degré le plus remarquable de prospérité est atteint par l'industrie de la bière qui réalise des bénéfices considérables. La ville de São Paulo possède deux grandes brasseries de tout premier ordre : l'*Antartica* et la *Bavaria*, toutes deux appartenant à la « Compagnie Antartica Paulista », formée au capital de 13.500.000 francs. Ces brasseries fabriquent d'excellentes bières qui peuvent rivaliser avec les bières d'Allemagne. De grandes quantités de cette boisson étaient autrefois importées d'Europe; à l'heure actuelle, grâce à l'importante production des établissements nationaux, São Paulo non seulement fabrique pour sa consommation, mais exporte pour les autres États de l'Union; les bières de la Compagnie Antartica sont indéniablement les meilleures de tout le Brésil. Il existe en outre dans l'État environ 100 brasseries moins importantes. 3 grandes verreries fabriquent des bouteilles et autres objets en verre; la Santa Marina et la Germania, les plus fortes, sont établies dans les environs de la

ville de São Paulo, la première produit plus de 3 millions de bouteilles.

Les industries de la chaussure et de la chapellerie sont également très prospères ; pour la première, les fabriques Rocha et C^{ie}, Mellilo et C^{ie} et Velléla, donnent des produits qui à peu de chose près peuvent soutenir la comparaison avec les similaires étrangers. D'après les statistiques que nous consultons, il existerait dans l'État 330 établissements industriels un peu importants, représentant un placement de capitaux de 7.100.000 livres sterling.

CHAPITRE II

I. La houille blanche dans l'Etat. — II. Pouvoirs publics, ministères et ministres. — III. Organisation de la justice. — IV. Divisions politiques et administratives. — V. Les Paulistes. — VI. Leur action, raisons de la prospérité de l'Etat. — VII. Encouragements à l'agriculture, poste zootechnique. — VIII. Ecole d'agriculture de Piracicaba, écoles d'apprentissage agricole, etc. — IX. Accroissement de la population. — X. Les étrangers à São Paulo, enseignement du français. — XI. L'élément italien, protection au colon. — XII. Conditions du travail dans les fazendás. — XIII. Terres cultivées de l'Etat, méthode primitive de culture, division et valeur des propriétés agricoles. — XIV. La colonisation officielle, visite à quelques colonies. — XV. Société française des sucreries brésiliennes. — XVI. La canne à sucre dans l'Etat.

I. — Si l'État de São Paulo ne possède pas de gites carbonifères, en échange, il possède de grandes réserves de houille blanche, dans les puissantes chutes d'eau et les rapides qui abondent sur son territoire et qui peuvent être utilisés pour la production de l'énergie électrique. On trouve sur le Tiété, près de Parnahyba, à 33 kilomètres de São Paulo, une succession de rapides qui fournissent la force électrique à la capitale. Sur une distance de 800 mètres la rivière présente une différence de niveau de 11 mètres. Entre la ville de Salto de Itu et São Paulo, le Tiété offre une succession de rapides de 150 mètres de longueur pouvant fournir 75.000 chevaux de force. Sur le cours inférieur du même fleuve, on trouve encore les chutes de Barra Grande, d'Escaramuça et d'Avanhandava, cette dernière la plus importante; c'est un point où une ville s'édifiera prochainement, car le chemin de fer dit du Nord-Ouest, dont nous parlerons plus loin, passe à proximité. Plus loin encore, dans une région nouvellement ouverte, à 25 kilomètres de l'embouchure du Tiété avec le Parana, se trouve la chute de Itapura. A environ 12 kilomètres

en amont de cette embouchure, on rencontre sur le grand fleuve lui-même une autre chute dont on entend le grondement : c'est le Salto de Urubupunga. Ces deux dernières chutes peuvent fournir ensemble près d'un million de chevaux de force. Il existe encore d'autres chutes sur diverses autres rivières : à Piracicaba, sur la rivière de ce nom, qui donne la force à quelques fabriques et l'éclairage à cette importante localité. Sur le rio Sorocaba, la chute d'Itupararanga est également utilisée.

Sur le rio Grande, affluent du Parana, sur les rios Mogy Guassu, do Peixe, Juquery-Quéré et d'autres encore comme le rio Paranapanema, affluent du Parana, existent nombre de chutes variant de 3 à 9 mètres qui attendent d'être utilisées.

II. — On sait déjà que l'État de São Paulo, comme les autres du Brésil, jouit d'une autonomie complète et exerce tous les droits et les attributions qui ne sont pas expressément réservés aux pouvoirs fédéraux. L'État se régit par sa Constitution spéciale, selon les règles établies par la Constitution fédérale. Le Sénat de São Paulo est composé de 24 membres dont le mandat dure neuf ans ; ils se renouvellent par tiers. La Chambre des Députés est formée par 50 membres élus pour trois ans. Les sessions durent trois mois. Le Président de l'État est secondé par quatre ministres ou secrétaires d'État ; ce sont les Ministres de l'Intérieur, de la Justice, de l'Agriculture, Commerce et Industrie, et celui des Finances.

Le nouveau Président élu est M. Rodrigues Alves, ancien Président de la République, lequel parachèvera l'œuvre de MM. Lins et Tybiriça. Ce dernier fut un homme de progrès : il donna un énergique appui aux établissements d'enseignement primaire et supérieur, aux facultés d'études techniques ou d'arts et métiers appliqués ; il régénéra l'agriculture par la création d'instituts appelés à répandre à profusion les connaissances indispensables pour l'amélioration de la terre, aussi bien dans les plantations de café que dans les cultures potagères. En plus de l'énergie et de l'activité de son prédécesseur, M. Albuquerque Lins apporta au Gouvernement des qualités solides d'administrateur honnête et prudent, gardien du progrès et des finances de l'État, un instant compromis par la crise du café ; c'est à lui qu'on doit en grande partie les remèdes énergiques qui enrayèrent les effets de cette crise. On peut ne pas être d'accord sur l'excellence

des moyens employés, mais il fallait faire quelque chose, et le faire vite. On peut critiquer maintenant que le péril est passé, mais c'est en temps utile qu'il fallait présenter un remède moins coûteux et aussi efficace.

Le Ministère de l'Intérieur qui dirige tout le service de l'Instruction publique, des écoles d'enseignement supérieur, les Hôpitaux, le service de la Santé publique, le Bureau de Statistique, l'Institut bactériologique, le Service de Désinfection, le *Journal officiel*, etc., etc., était à notre passage et est encore occupé par M. Carlos Guimaraes, homme dont nous avons pu apprécier le caractère affable, l'intelligence cultivée et l'activité rare.

Le Ministère de la Justice est entre les mains d'un juriconsulte de carrière, M. Washington Luitz, une des personnalités les plus distinguées de la nouvelle génération. Son action dans l'organisation remaniée du service de la police a été prépondérante. Il occupait déjà le poste sous la présidence de M. Tybiriça; c'est sous sa direction qu'est placé le service de la police qui, comme nous l'avons déjà dit, forme une petite armée de 5.000 hommes, composée d'infanterie, de cavalerie et d'artillerie, instruite et admirablement bien entraînée par une mission d'officiers français.

Le Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics est certainement le plus chargé des ministères de São Paulo; il exerce son pouvoir sur l'administration des Travaux Publics, l'Inspection des Chemins de fer et de la Navigation, l'Immigration et la Colonisation, l'Institut Agronomique, l'École pratique d'Agriculture « Luiz de Queiroz », le Service agronomique, la Commission géographique et géologique, la Ferme d'expériences agricoles, le Service météorologique, le Service des Eaux de l'Etat et de diverses villes de l'intérieur.

Le détenteur du portefeuille de l'Agriculture, actuellement M. Padua Salles, était, au moment de notre séjour dans l'Etat, M. Antonio Candido Rodrigues, sénateur de l'Etat, ingénieur de profession; il exerça plusieurs postes dans le génie militaire, puis il quitta cette carrière pour celle d'ingénieur civil de l'Etat. Après avoir été député, il abandonna la politique pour se consacrer à l'Agriculture; sa connaissance approfondie des problèmes agricoles fixa l'attention de tous et il fut appelé par deux fois à diriger

le département de l'Agriculture. C'est lui qui créa le service d'Inspection agronomique. Membre des plus actifs de la commission chargée d'étudier l'importante question caféière, il rendit en cette qualité d'immenses services à l'État. M. le docteur Carlos Botelho et M. Candido Rodrigues, activement secondés par leur distingué directeur général de l'agriculture, M. Eugenio Lefèvre, réalisèrent une masse d'œuvres utiles; ils s'appliquèrent à encourager l'immigration et les industries rurales, à organiser des explorations de territoire, à étudier les fleuves et leur navigation, à créer des écoles d'apprentissage agricole, des champs d'expériences pour de nouvelles cultures, principalement celle du riz, des postes zootechniques, etc. Le budget du Ministère de l'Agriculture de l'État de São Paulo s'élève à près de 50 millions de francs, somme fort bien employée si l'on considère les résultats acquis. La compétence indiscutable du D^r Candido Rodrigues attira l'attention du Gouvernement fédéral; un portefeuille de l'Agriculture ayant été créé à Rio, M. Nilo Peçanha fit appel au patriotisme et au remarquable talent du Ministre de São Paulo pour organiser le nouveau département. A Rio comme à São Paulo, il a su s'acquitter noblement de la lourde tâche qui lui incombait.

III. — Il n'est pas inutile de connaître le fonctionnement de la justice dans l'État; toute proportion gardée, l'organisation en est la même dans les autres États. En haut de la hiérarchie, se trouve le Tribunal supérieur de justice qui a juridiction sur l'État; il se compose de 15 juges nommés par le Président, mais choisis sur une liste établie par le Tribunal lui-même et portant les noms des magistrats les plus anciens et les plus méritants. Pour l'administration de la justice, l'État est divisé en 98 comarques comprenant chacune un ou plusieurs municipes. Dans chacune d'elles fonctionne, en général, un juge de direito, nommé par le Gouvernement; il est chargé de juger les causes civiles et les criminelles, ainsi que de présider le tribunal du Jury, composé de 12 jurés, tirés au sort. Les comarques de Santos et de Campinas, cependant, ont chacune 2 juges, en raison du plus grand nombre d'affaires. Pour la même raison, São Paulo, capitale de l'État, compte 5 juges de direito, avec juridiction civile, et 5 juges avec juridiction criminelle, qui président à tour de rôle les sessions du Jury.

Les comarques se divisent en districts de paix, au nombre de

274. Chacun d'eux a 3 juges de paix, dont un effectif et les deux autres substituts. Ces juges, élus tous les trois ans par le suffrage populaire, sont chargés de dresser les registres de l'état civil et de célébrer les mariages. Ils jugent, en outre, les causes de peu d'importance; il peut être appelé de leurs jugements devant les juges de direito.

IV. — Au point de vue politique et administratif, le territoire de l'État se divise en municipes, dont chacun comprend un ou plusieurs districts de paix. En principe, chaque municipe doit compter plus de 10.000 habitants. Les limites des municipes sont fixées exclusivement par le Congrès législatif, auquel il appartient également de leur donner un nom et d'en désigner le chef-lieu. La Constitution fédérale et la Constitution de l'État assurent aux municipes une pleine autonomie pour tout ce qui a trait à leur intérêt particulier.

Dans les 172 municipes de l'État, l'administration appartient aux Chambres municipales, aux Préfets municipaux et aux sous-préfets de district. Les fonctions législatives y sont exercées par les Chambres, composées de 6 à 15 conseillers, élus par le suffrage direct, et dont le mandat est de trois ans. Les fonctions administratives sont réservées aux préfets et aux sous-préfets qui sont élus pour un an, à la majorité des conseillers municipaux.

Par exception, dans les municipes de São Paulo, de Santos et de Campinas, le préfet est élu par le suffrage direct de l'électorat, en même temps que les conseillers municipaux. Par dérogation à la règle, la durée de leur mandat est de trois ans. Depuis dix ans, l'administration de la ville de São Paulo est entre les mains d'un des hommes les plus aimés et les plus estimés de l'État, M. Antonio Prado; c'est à cet administrateur de talent que la ville doit ses transformations, ses embellissements successifs; c'est lui qui a fait percer des avenues et entrepris de coûteuses œuvres d'assainissement, qui a fait construire un parc des eaux, en même temps promenade magnifique, la canalisation des rivières urbaines. Enfin près de 1.200.000 francs de travaux de pavage, en macadam lié avec du goudron, en granit, en bois ou en asphalte furent exécutés par son ordre; M. Antonio Prado, qui a tout d'abord présidé aux destinées d'une petite ville provinciale de 30.000 habitants, l'aura vu évoluer rapidement et

atteindre avec sa collaboration le rang d'une grande métropole ; une des villes les plus agréables, les plus attrayantes et les plus salubres de l'Amérique méridionale.

V. — La merveilleuse prospérité de l'État de São Paulo ne doit pas être surtout attribuée à la bonté de son climat et à la fertilité de son sol, — car d'autres États se trouvent dans des conditions presque aussi bonnes, sinon tout autant, — mais uniquement au caractère de ses habitants. Les Paulistes se sont, en effet, toujours distingués par leur caractère bouillant, énergique, leur esprit d'entreprise, la passion de la liberté ; l'histoire du Brésil est pleine de leurs prouesses ; ce sont eux qui, par leurs courses aventureuses à la recherche de mines ou à la chasse aux Indiens, contribuèrent puissamment à faire connaître et à ouvrir les régions les plus lointaines et les plus sauvages du pays. Ce n'est pas seulement aux climats plus frais de l'État de São Paulo que les Paulistes doivent d'être des gens de détermination, mais à un métissage particulier et à une vie active.

Depuis longtemps, les Paulistes ne courent plus les aventures, leur activité se concentre sur le développement de leur pays, et c'est par là maintenant qu'ils sont les initiateurs des autres États, par leur esprit de décision et surtout leur grand sens pratique. C'est dans ces qualités, nous le répétons, qu'il faut voir les raisons des énormes progrès réalisés par cet État. On l'a bien vu, lorsqu'il s'est agi de remédier à la crise due à l'énorme accroissement de la culture du café, ils abandonnèrent alors avec décision les erreurs de la monoculture pour se lancer avec la même énergie dans la culture rationnelle du coton, du riz, du tabac, voire même dans les plantations des arbres à caoutchouc du genre maniçoba et mangabeira dont les essais ont donné de très bons résultats.

Le Pauliste est tout aussi fier, chauvin même et plein d'amour-propre, que ses compatriotes de tous les États du Brésil ; malgré cela, le fait qu'il ne craint pas de placer à la tête ou dans les services techniques de ses établissements scientifiques pratiques, des savants, des spécialistes ou des professeurs étrangers qui forment des élèves, prêchent d'exemple et rendent de grands services, démontre son jugement sain et son sens pratique. Il a la force de caractère de faire plier son amour-propre et sa susceptibilité

devant l'intérêt général et s'en trouve très bien. Ce fait ne serait plus aujourd'hui possible à Rio, où, la politique et un peu de vanité aidant, l'admission d'étrangers, même et surtout dans les emplois secondaires des établissements scientifiques ou d'administration publique, serait difficile et vue d'un fort mauvais œil.

VI. — Les progrès matériels et moraux, les améliorations dans toutes les branches, le développement merveilleux de leur État, les Paulistes n'en sont redevables qu'à eux-mêmes ; avec raison ils peuvent dire, avec orgueil, qu'ils ne doivent rien, ou peu, au Gouvernement central, mais tout à leur propre énergie et à leur initiative.

São Paulo éveille l'envie des autres États qui ne connaissent pas encore très bien les raisons de sa prospérité, son mécanisme économique. Pour quelques-uns, São Paulo est un État chançard, qui a su recevoir beaucoup de l'Union ; ceux-là ne sont pas bien loin de le croire une charge pour la Fédération. On se demande en quoi São Paulo a eu recours à l'Union, sauf peut-être les avantages spéciaux qu'il a recueillis d'un courant d'immigration qui, en vingt ans, lui a amené près de 1.300.000 hommes pour son agriculture intense et primordiale. Mais d'autres États n'ont-ils pas bénéficié dans une certaine mesure de ce même courant et aussi de quelque faveur spéciale ou contribution favorable de l'Union ? São Paulo est-il coupable, parce qu'il est devenu le centre de prédilection de l'élément qui le recherche de préférence ? Cette préférence est un titre honorable de conquête propre, la récompense de son mérite et de ses efforts. C'est simplement question de climat, ajoutent quelques superficiels ! Non, car le Parana, Santa Catharina et Rio Grande do Sul sont dans d'identiques et même dans de supérieures conditions de climat, et ces États ont également reçu un important courant d'immigration également aux dépens de l'Union.

Si São Paulo a ressenti plus fortement l'effet bienfaisant de ce courant migratoire, c'est parce qu'il fut prévoyant et politique, et qu'il sut donner des garanties suffisantes pour fixer chez lui les nouveaux éléments qui lui venaient du dehors. Ce n'est pas là une œuvre fortuite, mais une question de préparation politique sociale, économique et morale. Recevoir des immigrants, ce n'est pas acheter du bétail et clôturer un champ, c'est tracer une route et

préparer un système d'échange et de production, assurer l'ordre et garantir le mieux être et la sécurité du milieu qu'on veut faire progresser. São Paulo a comme un prolongement rationnel et moral dans son Commissariat d'informations d'Anvers; il possède plus de 4.300 kilomètres de voies ferrées pour ses 290.876 kilomètres carrés de superficie sur lesquels il y a un million quatre cent cinquante mille hectares livrés à l'agriculture. Si tous ceux qui envient et jalouent São Paulo en avaient autant!

Pour assurer la moralité des tarifs des chemins de fer concédés par lui, l'État de São Paulo créa, au Ministère de l'Agriculture, une commission technique de prise de compte destinée à surveiller le niveau constant de ces tarifs, d'accord avec le capital employé, c'est-à-dire conformément aux contrats passés par le Gouvernement avec les Compagnies de chemins de fer. A proportion que le revenu des lignes atteint la limite fixée, le gouvernement doit abaisser le tarif corrélatif, il nous a semblé que cette clause reste purement théorique. Pour les Compagnies qui ne sont pas soumises à ce régime obligatoire, le gouvernement emploie la persuasion, le système des compensations et des justes faveurs.

Pour développer l'exportation, le gouvernement pauliste créa le Magasin des nouveaux produits de l'État (Armazens dos Novos Productos do Estado), sorte d'exposition permanente, de même que le Mostuario Commercial, destiné à renseigner les producteurs sur la manière de préparer et de conditionner leurs produits, avec les prix et les avantages des marchés.

VII. — En faveur de l'élevage, le gouvernement a créé le « Conseil consultatif des Éleveurs paulistes » qui fonctionne au Ministère de l'Agriculture, comme également la Coopérative dos Lactínicos, établie dans la florissante ville de Franca. Les expositions estadoales d'animaux sont fréquentes, celles-ci sont généralement précédées d'expositions régionales dont quelques-unes notables, par exemple, à Campinas, Itapetininga, Pindamonhangaba, Batataes, S. Carlos, etc. Le Poste Zootechnique des environs de São Paulo est un établissement modèle, un des meilleurs de l'Amérique du Sud, il a été fondé par M. Carlos Botelho, avec la collaboration de M. Hector Raquet, professeur à l'Institut Royal d'Agriculture de Gambroux, lequel organisa, dans tout l'État, divers autres postes à l'image du premier.

A part toutes les dépendances, le matériel et les animaux reproducteurs, il existe, dans chaque poste, un cours spécial de laiterie, un de zootechnie et un autre de vétérinaire. L'État favorise en outre, par tous les moyens en son pouvoir, l'introduction du bétail de race; c'est, d'ailleurs, pour faciliter l'introduction, le choix et l'acclimatement des diverses races que ces établissements furent créés et ils ont déjà contribué à améliorer par des



SÃO PAULO. — Maison d'habitation d'une fazenda.

croisements des animaux de race bovine, chevaline, porcine, ovine, etc.

VIII. — L'agronomie a toujours fait l'objet de l'active préoccupation du gouvernement pauliste, c'est le seul État possédant une vraie école d'agriculture, conçue suivant les méthodes les plus modernes, c'est l'École « Luiz de Queiroz », située à 3 kilomètres de la prospère ville de Piracicaba; dans cette école, de jeunes Brésiliens étudient, pour acquérir les connaissances scientifiques et pratiques des cultures rationnelles; ils recherchent le diplôme d'ingénieur agronome. L'école de Piracicaba possède un outillage de premier ordre; le directeur est un Américain,

M. Smith, engagé aux États-Unis; trois des professeurs sont Français; d'autres chefs de services sont Brésiliens, Anglais ou Belges. — A cette école est jointe une ferme modèle qui possède une superficie assez considérable de terres et un parc magnifique; on s'y occupe d'apiculture et d'aviculture, de l'élevage et de tous ses dérivés; on y cultive tous les légumes d'Europe, il y existe une laiterie et une porcherie modèle; on y fait la culture du café, de la canne à sucre, du maïs, du riz, du coton. Les essais sur ces deux derniers produits ont donné d'excellents résultats.

A ses débuts, cette école a dû lutter contre les préjugés qui s'élevaient contre l'agriculture dans certains milieux, et il a fallu triompher de la répugnance des familles; il n'y eut, tout d'abord, que quelques élèves. Lors de notre visite, il y en avait 120. Le Brésil possède un nombre considérable de docteurs en droit et de bacheliers, il n'a que très peu d'ingénieurs agronomes; il serait à désirer, pour ce riche pays, que les rôles se trouvent renversés, la colonisation ferait alors des progrès gigantesques, si elle était guidée par des hommes compétents et sûrs.

Pour ceux qui ne pouvaient désirer que des enseignements pratiques mais rudimentaires d'agronomie, on a créé sur la côte, à São Sabastiao, un *Aprentizado Agricola*, et à Iguape, également sur le littoral, un autre Apprentissage agricole nommé *Bernadino de Campos*, écoles pourvues d'excellents champs d'expériences. Le besoin de cet enseignement se faisait sentir dans les régions indigènes, car les habitants y sont, en matière de culture, d'une routine incroyable, au point de ne pas vouloir tenir compte, du moins pour les plus âgés, des enseignements qui leur sont donnés. L'État de São Paulo possède également, à Campinas, un Institut agronomique qui rend les plus grands services à l'agriculture de l'État, en indiquant aux petits fazendeiros, gens assez réfractaires aux progrès en matière agricole, la manière d'améliorer leurs plantations et les remèdes à employer pour lutter contre les maladies qui peuvent les atteindre. Cet Institut, fondé et longtemps dirigé par un chimiste engagé en Allemagne, l'est aujourd'hui par un Français, M. Arthaut-Berthet, pris parmi les professeurs de Piracicaba; un autre Français lui a été adjoint dernièrement.

Un Potager Agraire Tropical (*Horto Agrario Tropical*) a aussi été établi à Cubatão, sur le littoral; de même il a été créé, près

de la station de Moreira Cesar, un Campo de Demonstração pour favoriser l'accroissement de la culture du riz. Comme complètement à toutes ces institutions, le Ministère de l'Agriculture facilite, chaque année, à l'époque des récoltes, la visite de ces champs d'expériences aux agriculteurs intéressés qui désirent assister aux travaux; dans ce but, les Compagnies de chemins de fer accordent, grâce à l'intervention du gouvernement, de très grandes réductions de prix. Les agriculteurs qui veulent apprendre à se servir d'un outillage agricole moderne peuvent le faire à la *Galeria de Demonstração de Machinas Agricolas* où le public peut voir les machines fonctionner en permanence. D'autre part, le gouvernement de São Paulo fournit gratuitement, à ceux qui veulent s'instruire, le « Boletim de Agricultura »; le « Boletim do Instituto Agronomico » et le « Boletim do Criador Paulista ». On voit, par ces indications, que le gouvernement pauliste ne ménage pas ses ressources et ses efforts pour développer et améliorer les conditions de l'agriculture dans l'État.

IX. — Nous avons dit que la population de l'Etat de São Paulo pouvait être évaluée à trois millions (1) d'habitants, mais il pourrait nourrir et procurer l'aisance à huit fois ce chiffre. Cette population s'accroît tous les jours dans de considérables proportions, qu'on en juge : en 1822, il y avait, dans l'État, 220.000 habitants; en 1890, ce chiffre s'élevait à 1.385.000 habitants, la population avait donc quintuplé dans cet espace de temps du seul fait de l'excédent des naissances sur les décès, car à cette époque il n'y avait pas encore de courant d'immigration. De 1890 à 1900, l'accroissement fut de 875.000 personnes, ce résultat était dû, cette fois, à l'immigration européenne qui, dans l'année 1895, introduisit dans l'État 149.000 nouveaux habitants, ce fut le chiffre le plus élevé qui fut constaté.

On peut s'attendre à voir cet accroissement devenir encore plus rapide du fait que le Gouvernement fédéral et celui de l'État de São Paulo s'efforcent actuellement de créer vers le Brésil un courant d'immigration spontanée, la meilleure de toutes, en faisant à grands frais en Europe une énorme propa-

(1) Comme depuis longtemps il n'a pas été fait au Brésil de recensement et comme ceux qui existaient étaient imparfaits, les chiffres que nous donnons, plus ou moins officiels, sont sujets à caution. Ils sont donc approximatifs et si dans certains cas ils sont supérieurs, dans d'autres ils sont certainement inférieurs à la réalité.

gande afin de faire connaître partout le pays et ses productions. D'autre part, il faut compter sur l'accroissement causé par le chiffre élevé des naissances. On est frappé, nous l'avons dit, du grand nombre de familles nombreuses qu'on rencontre, non seulement dans l'État de São Paulo, mais dans tout le Brésil, où il n'est pas rare de rencontrer des familles de 8 et 10 enfants et même davantage. Pendant que le chiffre des décès, d'environ 17 à 20 par 1.000, varie peu, le chiffre des naissances double.

X. — Mais, si le grand nombre de naissances est un élément appréciable de l'accroissement de la population, on peut affirmer que c'est particulièrement à l'immigration que sont dus les progrès surprenants qui ont placé São Paulo au premier rang des États brésiliens. Le nombre des étrangers qui résident dans l'État de São Paulo est fort considérable en raison du courant immigratoire qui s'y dirige depuis plus de vingt ans, avec une moyenne annuelle de 40.000 immigrants depuis 1903. Faute de recensement, ce nombre n'est pas exactement connu; toutefois, d'après les chiffres que nous avons pu nous procurer, on peut évaluer ainsi qu'il suit la population d'origine étrangère : Italiens, 700.000; Espagnols, 155.000; Portugais, 125.000; Allemands, 80.000; Syriens, 35.000; Russes, 17.000; Nationalités diverses, 35.000, formant ensemble plus de 1.100.000 étrangers.

C'est dans la ville de São Paulo qu'on trouve l'agglomération d'Européens la plus considérable. Un grand nombre d'entre eux et de leurs descendants y vivent dans de bonnes conditions. Si l'on prend comme base les chiffres de la natalité, relativement à la nationalité des pères des nouveau-nés, on peut estimer que les Européens forment les deux tiers de la population de la ville. Sans être très nombreux, les Français occupent à São Paulo d'assez belles situations, les uns dans les administrations publiques ou privées, les autres, les plus nombreux, dans le commerce. Parmi les 3.600 établissements commerciaux de quelque importance que renferme São Paulo, on remarque quelques grands magasins appartenant à des Français, par exemple dans la bijouterie, les nouveautés et modes, la librairie, quincaillerie, faïence et porcelaine, etc.

La société française de São Paulo qui apparaît aujourd'hui assez unie, après avoir été quelque peu troublée par des questions particulières qui la séparèrent en deux clans, est parvenue

à constituer une Société de secours mutuels, la Société 14 juillet, qui comprend près de 500 membres, un club et un cercle tout à fait bien organisés. C'est notre dernier consul à São Paulo, M. Dupas, qui a amené la concorde parmi nos compatriotes de cette ville; en même temps, par son activité, il augmentait fortement notre prestige, non seulement en plaçant plusieurs professionnels et savants dans les institutions scientifiques et pratiques de l'État, mais en encourageant dans la capitale la création d'établissements d'enseignement d'origine française.

Dans nombre de villes de l'intérieur, voire dans des capitales d'État, nous avons été surpris de voir que les professeurs chargés des cours de français dans certains lycées ou écoles secondaires et autres institutions, étaient le plus souvent pris parmi des compatriotes, anciens employés ou artisans ayant tout au plus une instruction primaire. Ils arrivaient cependant à se tirer d'affaire.

XI. — Nous avons vu que l'élément italien était de beaucoup l'élément prépondérant à São Paulo et dans tout l'État. Les Italiens sont décrotteurs, artisans, manœuvres, mais surtout agriculteurs et colons. Dans les grandes fazendas de café et les plantations de canne à sucre, ce sont les colons italiens qui sont la majorité ou plutôt la presque totalité. Dans la plupart des colonies agricoles fédérales ou estadoales ce sont eux également qui possèdent le plus grand nombre de lots. Il faut reconnaître que si la culture intellectuelle lui manque le plus souvent, l'Italien y supplée par la pratique de la vie, la ténacité et l'énergie. Le colon ⁽¹⁾ italien est le travailleur à qui São Paulo doit une grande part de sa prospérité, car il est hors de doute que l'accroissement rapide de la grande culture du café fut seulement rendu possible grâce à l'immigration italienne. Grâce à sa ténacité, à sa volonté de gagner et d'économiser, on le voit passer de journalier à propriétaire, à colon, à agriculteur et souvent à planteur. C'est ainsi que l'Italien est devenu le second propriétaire de l'État, arrivant après les Paulistes et avant les Portugais qui viennent au troisième rang.

Depuis quelques années, l'élément espagnol pénètre dans l'État de São Paulo à la recherche d'une vie plus facile et plus

(1) Le mot colon désigne ici les travailleurs des plantations de café ou de canne à sucre qui ne sont attachés à ces plantations que pour le temps qui leur convient.

libre; cette immigration, peut-être plus ingénieuse, égale et dépasse maintenant l'immigration italienne.

En présence de l'accroissement du courant immigratoire, le Gouvernement de São Paulo, pour empêcher le retour des abus du temps de l'esclavage qui jetèrent pendant plusieurs années le discrédit sur l'immigration, s'est occupé de protéger l'immigrant et de lui venir en aide pour son premier établissement. C'est dans ce but qu'a été créée « l'Agence officielle de Colonisation et de Travail », qui facilite le placement de tout immigrant ou travailleur dans l'agriculture ou dans les industries, ainsi que son installation sur les terres du domaine public ou des domaines particuliers, soit comme propriétaire, soit comme travailleur, fermier ou métayer.

En même temps que cette Agence, qui fonctionne à l'Hôtel d'Immigration de São Paulo, guide et dirige l'immigrant qui se met sous la protection du Gouvernement, elle sert d'intermédiaire entre les patrons et les travailleurs, au moyen du jugement arbitral, auquel se soumettent tous ceux qui passent des contrats par son entremise. A chaque travailleur ou colon d'une fazenda est remis un carnet où doit figurer l'état de son compte, ainsi que chaque règlement de compte pour éviter toute contestation avec les planteurs. Ces derniers observent en général fidèlement les clauses du contrat, car la grande question pour eux est de fixer sur leurs domaines le travailleur qui doit soigner la plantation pendant l'année et lui apporter le secours de ses bras pendant l'époque redoutable de la récolte. Les bons travailleurs étant rares, ils peuvent choisir facilement l'endroit qui leur convient le mieux, où ils seront le mieux traités et où ils auront le plus d'avantages.

XII. — Les conditions de travail dans les grandes fazendas sont particulières au pays. Dans les propriétés caféières, le colon, avec sa famille, est libre; il y trouve gratuitement une maison pour se loger avec du terrain pour élever des animaux, des porcs, des vaches, des poules, etc., dont il tire seul profit. Un travailleur sérieux peut largement éteindre sa dette pendant l'année; s'il n'en contracte pas, c'est préférable. La tâche du travailleur consiste dans les soins qu'il faut donner à 2.000 ou 2.500 pieds environ de caféiers par homme; pendant sept mois de l'année, il a de nombreux loisirs, il travaille aux heures qu'il lui plaît pour

débarrasser les pieds de café des mauvaises herbes, car c'est son intérêt, dans les intervalles il s'occupe de ses propres cultures, de sa basse-cour ou de ses animaux.

Le colon de fazenda n'est vraiment l'employé du propriétaire que pendant la récolte du café, il en fait la culture, le décortilage, le séchage et le triage. Le colon touche un salaire fixe, — tant pour l'entretien de 1.000 pieds de café (1), il est également payé chaque fois qu'il donne une journée de travail. Pendant la récolte, le salaire varie suivant la quantité de mesures de graines récoltées par le colon. Lorsque les branches sont bien chargées



SÃO PAULO. — Intérieur de l'Hôtel des Immigrants.

de fruits, la quantité recueillie est plus considérable, avec la même somme de travail. En résumé, le bénéfice annuel d'un colon peut s'élever à 1.800 ou 2.200 francs s'il est seul, sans famille; mais il est dans ce cas moins recherché.

Les dépenses d'un colon de fazenda sont à peu près nulles, car il produit le nécessaire sauf le sel et le sucre qu'il doit acheter. Ce qu'apprécient par-dessus tout les ouvriers de fazendas, ce

(1) Les prix varient peu, chaque année et dans chaque fazenda; les soins à donner aux caféiers sont payés à raison de 132 à 135 francs pour les mille pieds; pendant la récolte qui dure un peu plus de trois mois, il est payé à raison de 80 centimes à 1 fr. 25 par 90 kilos, la moyenne d'une cueillette est de 250 kilos par jour. Les journées de travail supplémentaire sont payées à raison de 2.000 à 2.500 reis. D'après nos renseignements, un colon peut obtenir environ 1.000 francs de la vente de ses produits, céréales, porcs, basse-cour, etc. Tout cela dépend naturellement de l'activité du travailleur, les gains augmentent d'après le nombre des membres de la famille.

qui leur rapporte des ressources importantes, c'est de pouvoir entreprendre, à leur profit, des cultures diverses : canne à sucre, maïs, coton, céréales, cultures maraîchères, etc., non seulement dans des terres qui leur sont allouées, mais encore entre les rangées des caféiers où il leur est laissé la faculté de planter ce qui leur convient. Cette tolérance n'est pas admise dans toutes les fazendas où ce droit ne leur est pas accordé. Il le deviendra de moins en moins, car nous avons entendu dire que ces cultures nuisaient au caféier, sauf pour les jeunes plantes à qui elles donnent de l'ombrage. En échange de ce droit, il leur serait accordé un lopin de terre plus important. La plupart des colons italiens d'une fazenda n'y séjournent guère plus de deux ou trois ans, le temps d'amasser un pécule suffisant pour devenir propriétaires à proximité d'une ville, pour acheter des bestiaux, des instruments de labour, pour s'établir dans un commerce quelconque ; ils deviennent les fournisseurs de leurs compatriotes à qui ils achètent en outre leurs récoltes, bon nombre arrive ainsi à l'aisance et quelques-uns à la fortune. Nous n'exagérons rien, au contraire, car nous avons pu constater des cas nombreux de prospérité rapide ; à côté il y a aussi des malchanceux ou des incapables qui se trouveront toujours dans la dépendance des autres, mais le nombre en est heureusement petit.

XIII. — Grâce à l'immigration, les terres cultivées occupent environ le quart du territoire de l'État (1), soit 620.000 alqueires, unité de superficie qui, comme on le sait, équivaut à São Paulo à 2 hectares 40 ares (l'alqueire de capacité vaut 50 litres). Il y a encore en chiffres ronds 1.715.000 alqueires sous forêts vierges ; 1.525.000 sous capoeiras, c'est-à-dire de jeunes forêts qui poussent sur l'emplacement des plantations abandonnées, quand les terrains en ont été conquis sur la forêt vierge ou sur les *cerrados*, qui sont des bouquets d'arbres rabougris, parsemés de clairières offrant du pâturage au bétail ; on trouve généralement ces *cerrados* sur les hauts plateaux. Enfin, 1.475.000 alqueires en campos ou terrains ondulés et dépourvus de forêts et 107.000 alqueires en terrain plus ou moins marécageux.

Le voyageur qui parcourt le Brésil s'étonne de voir de grands espaces couverts de capoeiras, c'est que partout, même dans

(1) La totalité est de 12.033.144 hectares.

l'État de São Paulo, le mieux disposé à tous les progrès, la culture est encore primitive : abattre la forêt, en brûler les souches et les herbes pour créer des champs de maïs ou de haricots, exploiter le sol jusqu'à extinction, sans l'amender, sans varier les semailles. Puis on se déplace et, aussi longtemps que cela peut durer, on crée d'autres champs; les émigrants européens eux-mêmes, entraînés par l'exemple, ont adopté forcément dans les lots boisés ces pratiques barbares qui, par ailleurs, sont entretenues par la confiance dans la bonté du climat et la fécondité du sol. Il y a là exagération et imprévoyance, ce qu'on veut c'est des résultats sans débours. Quoi qu'il en soit, la superficie de l'État de São Paulo est divisée en 57.050 propriétés agricoles représentant une valeur d'environ 1.100.000 contos de reis. Sur ce total, 48.550 propriétés de la valeur de 950.400 contos de reis appartiennent à des Brésiliens et 8.500 propriétés valant 180.000 contos appartiennent à des étrangers. Les documents officiels répartissent de la façon suivante les propriétés, selon les nationalités :

NATIONALITÉS	NOMBRE DES PROPRIÉTÉS	VALEUR
Italiens	5.230	55.500 contos.
Portugais	1.640	35.810 —
Allemands	676	30.050 —
Anglais	26	13.200 —
Espagnols	490	3.020 —
Français	80	3.720 —
Autrichiens	120	1.510 —
Diverses nationalités	290	5.390 —

Toutes ces propriétés occupent, dans leur ensemble, 440.000 ouvriers approximativement, dont 200.000 Brésiliens et 240.000 étrangers.

XIV. — La colonisation officielle et particulière⁽¹⁾ est devenue aujourd'hui un élément très important du développement économique de l'État et les divers gouvernements qui se sont succédé à São Paulo se sont toujours efforcés de multiplier les nucleos aux centres coloniaux qui sont aujourd'hui au nombre de vingt-huit, parmi lesquelles *Quirim*, *Nova Odessa*, *Jorge Tibiriça*, *Conde de Pinhal*, *Boracea*, *Nova Europa*, *Nova Paulicea* et

(1) Des entreprises particulières ont également fondé un certain nombre de colonies plus ou moins importantes.

Conseilheiro Gavião Peixoto, les trois premières fondées de 1890 à 1897 et les autres à partir de 1905 jusqu'à 1908. Faute d'un bon plan d'organisation et d'une direction appropriée, les premières colonies fondées eurent des débuts assez difficiles et ne prospérèrent que très lentement. La plupart des autres, fondées par le Dr Carlos Botelho, suivant une autre méthode, qui subira cependant des modifications pour les colonies futures, sont dans des conditions différentes à divers degrés. Toutes, ou presque, sont à proximité de la voie ferrée et trouvent sur place un débouché facile à leurs produits. Nous avons visité les groupes coloniaux qui ont été fondés ces dernières années dans la région de Campinas et sur une partie de la ligne desservie par la Paulista, ceux de Campos Salles, Nova Odessa, Villa Americana, Nova Europa; dans cette dernière vivent beaucoup de Français. A part quelques critiques de détail, ces groupes et la situation prospère dans laquelle nous les avons trouvés, nous ont produit une bonne impression.

La colonie Campos Salles, par exemple, occupe une très grande étendue de terrain, à quelque distance de Cosmopolis, colonie particulière émancipée, station du chemin de fer Funi-lense, elle renferme 247 lots, tous occupés par des colons de dix-sept nationalités différentes. La majorité de ces lots sont composés de bonnes terres fertiles, dans quelques autres la terre est plus faible et a besoin d'engrais.

Tous les colons que nous avons interrogés, dont trois Français, sont unanimes à déclarer qu'ils sont satisfaits de leur lot et de leur sort. Ils vivent tranquilles, sans ennuis, trouvant facilement le placement de leur récolte; ils se plaignent seulement de ce que les maisons qui leur ont été cédées par l'État soient mal construites avec de mauvais matériaux, et sans esprit pratique, par des entrepreneurs sans goût mais non désintéressés, car le Gouvernement est complètement exploité par ces derniers. L'État avait payé fort cher ces habitations qui ne valent rien, aussi a-t-il décidé que le colon ferait dorénavant sa maison à son goût; on lui fournirait les matériaux dont il pourrait avoir besoin à prix coûtant. Aujourd'hui les colonies sont établies sur des bases plus rationnelles, aussi leur développement est-il plus rapide; il y a dans chaque colonie un centre avec un certain nombre d'habitations, où le colon peut loger en attendant qu'une maison soit construite.

Les récoltes viennent bien et les colons en tirent un bon parti, ils récoltent principalement le maïs, le haricot rouge, le riz, le coton, le manioc, la pomme de terre; le maïs se vend de 6 à 8 milreis (le milreis vaut 1 fr. 55) le sac de 60 kilos; le riz, 10 milreis. La pomme de terre se vend à raison de 13 à 16 milreis



SÃO PAULO. — Maisons de colons, colonies Campos Salles et Nova Odessa.

les 60 kilos. Tous ces colons possèdent au moins un trolley, mules ou chevaux, du bétail, etc. A Nova Odessa, colonie plus récente, on note un développement extrêmement rapide; les colons, Russes en majorité, mêlés avec quelques Italiens, Espagnols et Allemands, obtiennent de beaux résultats en cultivant de grandes étendues de terre en melons d'eau (pastèques) qui se vendent fort bien en Argentine. Les Compagnies Paulista et São Paulo Railway, leur faisant des conditions exceptionnelles de

transport, un navire argentin transporte les charges de Santos à Buenos Ayres. Nous avons vu un lot de trois mois seulement avec une plantation magnifique. L'essor et la prospérité des lots de ce groupe sont tels que les colons viennent de fonder, avec ceux de Villa Americana, un Syndicat Coopératif pour l'exportation de certains de leurs produits vers le sud du Brésil, l'Uruguay et l'Argentine. Ils se sont entendus à cet effet avec une compagnie de navigation.

XV. — Nous avons été également très heureux de visiter à Piracicabá l'*Engenho Central*, appartenant à une société française, la Société des Sucreries Brésiliennes, dont le siège est à Paris, qui possède six établissements au Brésil : deux dans l'État de Rio de Janeiro, près de Campos, et quatre dans l'État de São Paulo. Cette société, que nous signalons avec plaisir, car on a dit qu'il n'y avait pas d'industrie française au Brésil, a eu, faute de direction, des débuts difficiles, mais aujourd'hui elle obtient des bénéfices considérables. Son capital, qui était de 7.400.000 francs, a été remboursé presque en totalité par les bénéfices des années 1907 et 1908, soit un rendement de 7.000.000 en deux ans. L'usine de Piracicabá est, de toutes, la plus importante et la plus productive; elle est pourvue d'un matériel tout à fait moderne (il achevait à peine d'être monté à notre arrivée) qui broie 600 tonnes de canne par jour, produisant 800 sacs de sucre cristallisé, d'un rendement annuel de 100.000 sacs; chaque sac de 60 kilos est vendu dans l'État même, à raison de 25 milreis. Après l'usine de Piracicabá, la plus importante est celle de Raffard, non loin de Piracicabá; elle a coûté 400.000 francs et en rapporte 200.000 annuellement. Les autres usines couvrent leurs frais; il leur manque les modifications apportées aux premières, ce sont celles de Porto Felipe et de Lorena. L'usine de Piracicabá emploie 300 ouvriers, dont la moitié travaille la nuit, plus 1.000 colons répartis sur les 2.000 hectares de la plantation, dans 500 petites maisons assez confortables.

Ces colons cultivent et soignent la canne à sucre à l'époque de la safra, ils la coupent et la transportent à l'usine sur des wagons, car la Société possède 5 locomotives et 60 wagons roulant sur 30-kilomètres de voie ferrée avec le droit de transit sur 30 kilomètres du raccord de l'Ytuana. Chaque colon a un certain nombre d'hectares à cultiver; la canne à sucre leur est payée à

raison de 10 milreis la tonne. Chaque famille en fournit en moyenne 600 tonnes; il en est qui gagnent ainsi 8 à 9 contos par an, soit une douzaine de mille francs, dont les deux tiers partent pour l'Italie. Chaque récolte finissant en septembre, les colons munis de leurs fiches de pesée peuvent toucher les sommes qui leur sont dues. Ces colons vivent de peu, de haricots, de maïs, des porcs et des volailles qu'ils élèvent.

Avec son nouveau matériel, l'usine de Piracicabá utilise presque exclusivement, comme combustible, les résidus de cannes broyées, il résulte de ce fait une énorme économie, et les cendres servent à fumer les champs. Pendant la récolte de la canne, les feuilles des tiges sont coupées et laissées sur place; une fois desséchées, on y met le feu et les cendres servent d'engrais. Ces feux sont allumés de préférence la nuit, car ils sont plus faciles à surveiller et ils ont encore l'avantage de brûler les insectes qui se sont posés. Ces feux vus de loin, la nuit, forment un spectacle magnifique et impressionnant.

Un groupement d'actionnaires de la Société des sucreries brésiliennes fait dans la même région des essais de culture de coton, de pommes de terre et de lentilles. Les deux dernières n'ont pas donné de bons résultats, mais il a été reconnu que ce n'était pas en raison de la mauvaise qualité du sol, mais plutôt à cause de l'inexpérience de ceux qui furent chargés de ces essais, qui vont d'ailleurs être recommencés d'une façon plus rationnelle.

Plusieurs variétés de canne à sucre sont cultivées dans l'État de São Paulo, où les plantations couvrent plus de 50.000 hectares de terres. Les principales variétés cultivées sont : la canne rose, la canne violette, la canne rayée, la canne Bourbon, la canne Cayenne et la canne taquara. Cette dernière qui s'accommode de tous les terrains et que l'on peut couper à toute époque, ne s'emploie que pour l'alimentation du bétail pour lequel elle constitue un excellent fourrage. Les autres cannes cultivées ont en moyenne 10° à 10° 5. La canne rose est considérée comme d'un plus fort rendement en eau-de-vie. Les grandes usines donnent la préférence aux trois premières variétés, plus faciles à traiter dans ces établissements, tandis que dans les petits engenhos, la canne Bourbon est la plus appréciée parce qu'elle est tendre et juteuse.

Un alqueire de canne produit, en moyenne, la charge de 100 à 150 chars, de 100 arrobas (15 kilos) chaque charge. Dans les grandes usines, le rendement de la canne en sucre est de 7,5 p. 100; dans les autres il n'est que de 4 à 5 p. 100. Il faut y ajouter la production d'eau-de-vie, qui est de 1,8 p. 100 à 2 p. 100 dans les grandes usines. Dans les moulins ordinaires, on obtient de 20 à 32 pipas de 480 litres d'eau-de-vie par alqueire. Les frais de culture d'un champ de canne sont, en général, de 825.000 reis par alqueire la première année, et d'un peu plus de la moitié les années suivantes où l'on récolte les rejetons de cannes. Ces secondes récoltes s'obtiennent pendant une période qui varie de trois à vingt ans, selon les localités.

Dans quelques propriétés, le système de culture est devenu rationnel, mais, dans la plupart, on ne suit encore que des procédés routiniers, ce qui fait que la canne à sucre ne donne pas le rendement qu'on en pourrait tirer.

CHAPITRE III

I. De São Paulo à Santos; les chemins de fer paulistes. — II. La ville de Santos, activité commerciale, travail des dockers. — III. Le port et la C^o Docas de Santos. — IV. Assainissement de la ville. — V. Les principaux centres de l'Etat, Campinas. — VI. Ribeirão Preto. — VII. La trachoma. — VIII. Amparo, Rio Claro, São Carlos do Pinhal, Piracicaba, Limeira, Jundiahy. — IX. Sorocaba, le sort des mines et fonderies d'Ipanema. — X. Taubaté, Lorena, etc. — XI. Cananea et Iguape, ses habitants routiniers.

I. — L'État de São Paulo ne possède que peu de ports, Santos, Icapara, Iguape et Cananea, ces trois derniers d'importance secondaire et situés dans le même bras de mer; Santos est après Rio de Janeiro le port le plus important du Brésil, c'est l'entrepôt de l'État et le grand centre d'exportation des régions caféières; ce port n'est qu'à 80 kilomètres en chemin de fer de São Paulo, la ligne est une œuvre des plus admirables et des plus audacieuses qui existent avec celle de Pãranagua à Curityba. La voie franchit la Serra do Mar au kilomètre 49; depuis São Paulo l'altitude est de 798 mètres, puis quelques kilomètres plus bas, 5 exactement, la ligne serpente à 20 mètres au-dessus du niveau de la mer. Pour franchir ce pas énorme, les trains doivent se mouvoir à l'aide d'un câble métallique sur un plan fortement incliné. Le câble enroulé autour d'un cylindre est mis en mouvement par une machine à vapeur fixe. La distance est divisée en quatre parties, formant un escalier de quatre degrés gigantesques. Postérieurement à la première, une deuxième voie a été construite à quelques centaines de mètres au-dessous; cette ligne de São Paulo Railway rapporte à ses actionnaires des dividendes énormes, on parle d'un rendement de 300.000 francs par an et par kilomètre. C'est une ligne des mieux entre-

tenues qui soient, car la Compagnie ne voulant pas partager ses bénéfices avec l'État, se livre à de vraies prodigalités; la voie est soignée comme un jardin et les gares sont des plus confortables. La Compagnie Paulista plus encore si possible rivalise en richesse avec la São Paulo Railway, de même la Compagnie Mogyana. Ces deux Compagnies sont tributaires de la première depuis Jundiahy jusqu'à Santos; tout le café amené par elles des points les plus éloignés de l'intérieur est transporté par la São Paulo-Railway qui leur impose des tarifs draconiens. Il est vrai que les tarifs des deux Compagnies citées ne sont pas moins élevés. La Compagnie Mogyana ne va pas tarder à s'émanciper de la São Paulo Railway en faisant construire une ligne particulière de Mogy Mirim à Santos.

Cet effort considérable, la Compagnie Mogyana, dirigée par un homme d'énergie et travailleur infatigable, M. J. Pereira Rebouças, est fort décidée à l'exécuter et à mener cette entreprise à bonne fin. Malgré les dépenses énormes que cette construction exigerait, la Compagnie y trouverait de très larges compensations.

On peut en juger par les recettes des quatre grandes Compagnies paulistes : la Compagnie São Paulo Railway, avec ses 139 kilomètres de Santos à Jundiahy, fait une recette en chiffres ronds de 25.806 contos avec une dépense de 15.972 contos, et laisse un solde de 9.833 contos.

La Compagnie Paulista avec 1.100 kilomètres de voies ferrées fait 24.540 contos de recette, 9.792 contos de dépenses, et laisse un bénéfice net de 14.749 contos.

La Compagnie Mogyana avec près de 1.500 kilomètres de voies ferrées fait une recette de 19.500 contos et une dépense de 10.000 contos, ce qui laisse un solde de 9.500 contos.

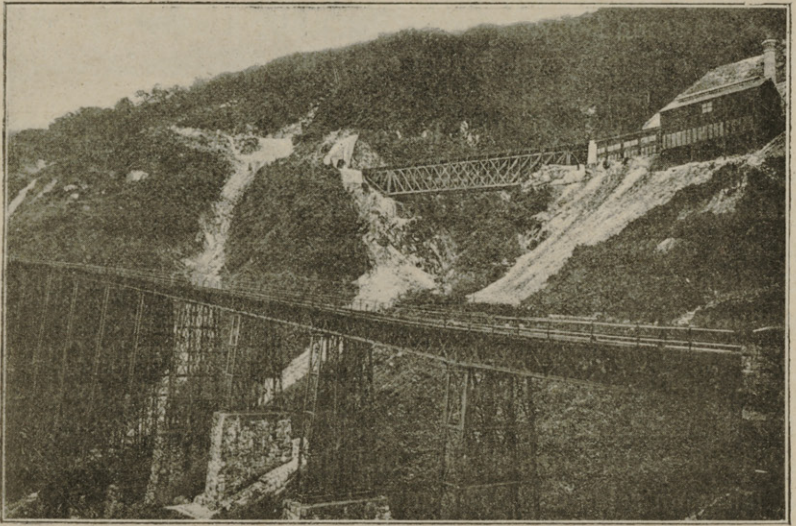
La Sorocabana et Ituana a un réseau de 1.050 kilomètres de longueur, une recette de 12.700 contos et une dépense de 7.700 contos, le solde est de 5.000 contos.

En une seule année (1907) la Compagnie Mogyana a transbordé à Campinas sur les Compagnies Paulista et São Paulo Railway pour être transportée à Santos, la coquette quantité de 255.020.696 kilos de café, lequel paya 8.654 contos, de Campinas à Santos. Du fait de son prolongement jusqu'au grand port de l'État, la Mogyana verrait tout au moins ses recettes s'accroître

de cette somme, sans parler de l'avantage d'avoir du combustible à meilleur compte.

Nous avons entendu dire aussi que ce projet ne se réaliserait pas, que la São Paulo Railway ferait l'impossible pour éviter cette alternative et se soumettrait plutôt à une fusion des trois Compagnies, Paulista, Mogyana, à laquelle viendrait se réunir également la Sorocabana. Mais on parle depuis si longtemps de cette fusion, qui serait à désirer, qu'on finit par ne plus y croire.

II. — Santos est une ville essentiellement commerciale, mais



Chemin de fer São Paulo Railway, Grotta Funda, entre Santos et São Paulo.

on ne peut dire que c'est une belle ville, malgré ses rues droites et bien alignées, à l'exception de quelques vieilles rues restées étroites et tortueuses. La ville s'étend sur un très grand espace, sur les bords et au fond d'un magnifique canal long de 10 kilomètres et d'une largeur minimum de 315 mètres; ce canal, aux rives couvertes d'une végétation toujours verte, s'élargit au fond pour former une baie assez vaste. L'ensemble de Santos est celui d'une ville provinciale d'Europe, elle présente de grands immeubles de construction ancienne, on n'y voit pas d'édifices remarquables ni d'établissements aux façades pompeuses. Le faubourg qui s'étend aujourd'hui jusqu'au bord de l'Océan et où habite l'élite de la population, présente de coquettes villas et de jolies

maisons modernes le long d'une splendide avenue éclairée à la lumière électrique et desservie par une ligne de confortables tramways également électriques. La ligne se prolonge jusqu'à São Vicente qui peut aujourd'hui être considéré comme un faubourg de Santos.

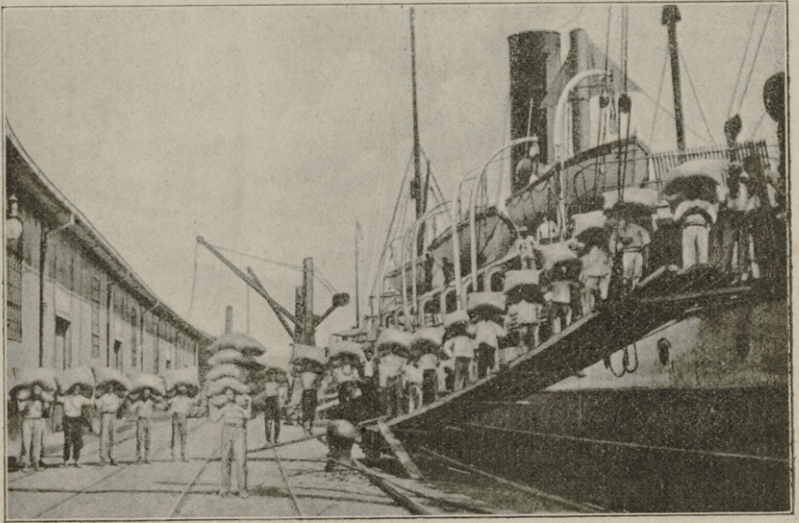
L'intérieur de la ville est encore desservi, outre les deux lignes électriques, par une ligne urbaine à traction animale et une autre suburbaine appelée prochainement à être remplacée par la traction électrique. La ville est pourvue d'un excellent système de canalisation d'eau potable et d'égouts, éclairée au gaz et à l'électricité. On note partout une activité considérable ; des multiples magasins qui avoisinent le port et la gare sortent des milliers de charrettes presque uniquement chargées de sacs de café ; près des docks nous avons compté plusieurs centaines de ces voitures faisant queue sur plusieurs rangs, attendant d'être déchargées, au milieu des cris assourdissants de leurs conducteurs.

Le travail du port, chargement et déchargement des navires, est opéré par des ouvriers portugais, italiens et espagnols, il y a en général peu de nègres, car l'activité qu'il faut déployer les met en fuite. En effet, les Brésiliens les plus indolents, les quelques hommes de couleur eux-mêmes, sont à Santos entraînés par le mouvement ambiant. On se surprend à admirer ces ouvriers des quais portant sur les épaules et le cou plusieurs sacs de café, l'entraînement leur donne une force considérable ; nous avons vu fréquemment de ces chargeurs avec quatre sacs de 60 kilos sur les épaules et il paraît qu'il y en a quelques-uns qui réalisent la prouesse d'en porter jusqu'à six. La plus grande partie du commerce est entre les mains des Anglais, Portugais et Allemands, il y a aussi quelques Italiens.

Si les commerçants et les familles aisées de Santos habitent en dehors de la ville et sur le bord de la mer, nombre de gros négociants, certains *commissarios* en café habitent São Paulo dont ils font le trajet deux fois par jour. Quelques-uns nous ont avoué que les deux heures qu'ils mettent à faire le trajet dans chaque sens sont pour eux un délassement physique et moral, le seul temps dont ils pouvaient disposer pour lire les journaux et revues locales et étrangères.

III. — Le port de Santos a depuis une vingtaine d'années

subi de successives améliorations. En 1888, une société s'était formée sous le nom d'Entreprise d'Amélioration du port de Santos, dans le but de construire des quais et des magasins de déchargements. En 1892, cette entreprise, organisée par la maison Gaffrée Guinle et C^o, se transforma en Société Anonyme Docas de Santos. Cette société a réalisé une œuvre colossale dont la perfection fait autant d'honneur au pays, qu'à ceux qui l'ont entreprise et menée à bonne fin malgré les difficultés. En 1895 il y avait déjà 2 kilomètres de quais achevés avec 13 magasins à la disposition* du commerce. Ce quai mesure actuellement



SÃO PAULO. — Embarquement du café à Santos.

4 kil. 427 de développement depuis le pont du chemin de fer jusqu'à Outeirinhos; le long du quai on a laissé une bande de terrain de 35 mètres réservée aux services de la Compagnie, on y trouve des magasins, des machines fixes, et trois voies ferrées parcourues par de puissantes locomotives de différents systèmes; ces voies sont en communication avec celles de la São Paulo Railway par une combinaison d'aiguilles.

La Compagnie des Docks de Santos réalise mensuellement un million de bénéfices, ses magasins couvrent toute la longueur des quais dont elle a la jouissance pendant quatre-vingt-dix ans. Le port est continuellement plein de navires de toutes nationalités,

navires marchands et passagers, de toutes dimensions et modèles, qui lui donnent l'apparence d'un des grands ports commerciaux du monde. Le mouvement d'entrée et sortie du port est de 2.715 navires d'un tonnage de 5.401.087 tonnes. Déjà, le port de Santos devra prochainement être agrandi pour faire face aux exigences de son commerce croissant; heureusement qu'il peut supporter des agrandissements continuels, car des quais peuvent être construits tout autour des côtes du canal.

IV. — Sans avoir vu ses vieux quartiers tomber sous la pioche des démolisseurs, Santos a subi d'importants travaux de transformation et d'assainissement; la ville ne s'est pas embellie, mais elle est devenue plus saine. Ce n'est plus la cité insalubre considérée en Europe comme le cimetière des Européens où chaque année, depuis 1850, sévissait une épidémie de fièvre jaune, accompagnée par la variole et la *malaria*. Cette mauvaise réputation augmenta encore du fait de la grande épidémie de 1889 qui dépeupla la ville et décima les équipages des navires ancrés dans le port. On finit par considérer Santos comme une ville trop chaude et malsaine, inhabitable pour les étrangers, et pourtant Dieu sait s'ils y sont nombreux. Entre les années 1890 et 1896, durant lesquelles il entra 542.548 émigrants, les conditions sanitaires empirèrent encore. Le gouvernement prit la résolution d'entreprendre l'assainissement du grand port en opérant le drainage des eaux stagnantes. Trois canaux d'assainissement en ciment armé ont été creusés pour drainer toutes les eaux des sous-sols; ces travaux avec le nettoyage du port suffisaient à améliorer les conditions sanitaires; mais il fallait faire plus, on construisit des hôpitaux d'isolement pour malades contagieux, on créa un service d'hygiène et un sévère règlement de police sanitaire, on fit bâtir les vieux immeubles, on désinfecta les maisons et les rues, on créa un réseau d'égouts et l'eau potable fut amenée en abondance. Enfin la canalisation des rivières qui traversaient la ville eut pour résultat le complet assainissement de Santos en moins de quinze ans.

C'est ainsi que la mortalité, qui était en 1894 de 36 pour 1.000 habitants, est tombée à 22,2 en 1905 et à 20,2 en 1907; la fièvre jaune a complètement disparu depuis 1904 et la décroissance des maladies contagieuses est venue compléter cet heureux résultat. Le climat de la ville est toujours chaud en raison des

montagnes qui l'entourent, cependant la population est en accroissement permanent, elle peut être évaluée à 70.000 habitants, y compris les environs.

V. — Santos ne serait pas la deuxième ville de l'État, ce rang appartiendrait à Campinas autrefois surnommée la « Princesse de l'ouest », c'était antérieurement la capitale agricole de l'État. Cette ville se trouve située à 105 kilomètres de São Paulo, au milieu d'une plaine, de celles qu'on nomme au Brésil *campinas*; elle jouit d'un excellent climat plus régulier que celui de São Paulo quoiqu'il y fasse plus chaud. Campinas est une ville plaisante et intéressante, bâtie au milieu des collines environnantes; c'est une cité moderne aux rues bien pavées, très propres, larges et tirées à angle droit, avec un bon service de voirie, de canalisation d'eau et d'égouts, éclairée au gaz et à l'électricité. Des documents officiels donnent à Campinas 90.000 habitants; d'après ce que nous en avons pu juger par trois visites, cette ville, malgré son étendue, ne semble pas posséder plus de 35 à 40.000 habitants. Nous soupçonnons qu'il s'agit de la population de tout le municipe formé par les environs; il en est de même pour les indications sur plusieurs autres villes assez importantes.

Campinas est le centre des plantations de caféiers les plus anciennes de l'État, mais ce centre est bien déchu aujourd'hui, car les plantations s'étendent maintenant plus au sud-ouest et au nord vers l'État de Minas. La région est considérée comme des plus fertiles et on y cultive encore la canne à sucre, le coton et des produits alimentaires; c'est aussi comme nous l'avons dit le centre d'un certain nombre de colonies agricoles fondées par le Gouvernement. Les habitants de Campinas sont très progressistes, on y trouve plusieurs centres scientifiques; les sciences et les arts y sont très en honneur. Patrie du célèbre compositeur Carlos Gomes, on y trouve plusieurs sociétés de bienfaisance avec un hôpital admirablement bien tenu et administré; l'instruction y est abondamment répandue, et il y existe plusieurs édifices assez remarquables parmi lesquels le Palais municipal, le lycée des Artes et Officios, la cathédrale et les églises de Rosario et de Santa Cruz, le théâtre S. Carlos, la gare de la Mogyana, le cercle des Italiens et celui des Portugais, etc.

On ne peut dire que Campinas, malgré son importance, soit desservie par deux lignes de tramways, ce service à traction

animale est si rare et si défectueux qu'il vaut mieux ne pas en parler. Les établissements commerciaux et industriels y sont nombreux, le mouvement commercial est important et il y a une assez grande circulation d'argent. C'est à Campinas que se trouvent les splendides ateliers de la Mogyana, outillés d'une façon aussi moderne que les similaires européens, dans lesquels on ne construit pas seulement les voitures de formes variées, mais aussi des locomotives qu'on peut y fabriquer de toutes pièces ; les ateliers occupent un grand nombre d'ouvriers.

En 1889, Campinas fut cruellement ravagée par une épidémie de fièvre jaune, occasionnée par le nombre considérable de nègres qui s'y étaient concentrés après l'abolition de l'esclavage ; ces épidémies se renouvelèrent en 1890 et en 1895.

En présence de ce sinistre, surprenant dans une région aussi saine par son air et son altitude qui est de 660 mètres, le gouvernement procéda à l'assainissement de la ville en construisant un réseau d'égouts, canalisa les eaux potables et les rivières qui traversaient la ville, dessécha particulièrement tous les dépôts stagnants et fit modifier les maisons d'habitation qui ne présentaient pas de suffisantes conditions de salubrité. Les résultats ne tardèrent pas à se faire sentir dans un milieu aussi favorable, la mortalité est descendue à 16 pour 1.000, le chiffre le plus bas observé ; et depuis cette époque il n'y a plus l'ombre de fièvre jaune ni de variole. Campinas réhabilitée peut être considérée comme le sanatorium de l'État.

Ce qui étonne le voyageur dans l'État de São Paulo c'est de trouver dans l'intérieur un certain nombre de villes profusément éclairées à la lumière électrique et pourvues d'un réseau d'égouts et d'adduction d'eau potable, toutes choses que ne possèdent malheureusement pas certaines capitales d'États que nous avons visités par la suite. Outre São Paulo, Santos et Campinas il y a encore vingt villes dans l'État jouissant de ces avantages. Plusieurs petites localités sont aussi éclairées électriquement au moyen de moteurs d'une industrie quelconque qui ne dépassent guère 20 chevaux de force.

La place nous manque pour donner un aperçu des nombreuses villes de l'intérieur, l'activité d'un certain nombre d'entre elles est cependant bien intéressante ; nous n'en citerons que quelques-unes parmi les plus importantes.

VI. — Ribeirao Preto est située à 423 kilomètres de São Paulo sur la ligne Mogyana, et tête de ligne de trois embranchements allant à Sartãosinho, à Santa Rita, sans oublier celui de la fazenda Dumont. Ribeirão Preto est une ville très moderne, car la colonisation de la zone dont elle est aujourd'hui la capitale agricole n'a commencé qu'il y a vingt ans. Les deux tiers de sa population sont d'origine étrangère; ce sont pour la moitié des Italiens, arrivés en 1890. Le climat y est excellent quoique un des plus chauds de l'État (la température maximum observée y fut



SÃO PAULO. — Vue partielle de Santos.

de 40° centigrades), la ville étend ses rues droites et larges sur une colline à pente douce traversée par une rivière qui lui a donné son nom, laquelle est affluent du Rio Pardo. Environnée de près de 30 millions de pieds de café, appartenant aux plus importantes fazendas du pays (F. Schmitt, Dumont, etc.), Ribeirão Preto est un centre commercial très important, centre des communications avec les États de Minas Geraes et Goyaz, et de la zone caféière dénommée ouest de São Paulo. Trois établissements de crédit y sont installés, et elle possède quelques édifices tels que la cathédrale, le Forum, le théâtre, le groupe scolaire, etc.

Comme Campinas, Ribeirão Preto traversa en 1896 de mauvaises conditions hygiéniques dues à la quantité de marécages artificiels provenant des prises d'eau faites dans la rivière. Les maisons étaient de construction mauvaise; en raison de l'accroissement de la ville on n'apportait pas grande attention aux exigences de l'hygiène; la population, composée en général d'immigrés, manquait de propreté. L'État intervint et prit les mêmes mesures de prophylaxie contre les moustiques qu'à Campinas, il fit canaliser la rivière sur 4 kilomètres, construire une canalisation d'eau et d'égouts et exigea des réformes radicales dans la moitié des immeubles. Comme conséquence, aucun cas de fièvre jaune ne fut plus observé depuis 1903 et en 1907, les chiffres de la mortalité s'élevaient à 12 pour les fièvres palustres, aucun cas de typhoïde contre 8 en 1906, et 33 décès par la tuberculose contre 52 en 1896, époque où la population était moins nombreuse. Cette population s'élève à 60.000 habitants pour le municiple, et à un peu plus de la moitié pour le centre.

VII. — Une maladie qui menaçait un moment de se propager dans l'État, fut la *trachoma* ou conjonctivite granuleuse, introduite par les immigrants espagnols et italiens; le nombre des personnes atteintes a été tel, surtout dans les régions de l'Ouest, que le Gouvernement dut encore intervenir et diminuer le mal jusqu'à extinction. Mettant en pratique avant toute autre nation une série de mesures préventives réclamées en 1906 par le Congrès de Palerme (Italie), pays où cette conjonctivite sévit avec le plus d'intensité, l'État de São Paulo créa un service spécial qui lui coûta 2 millions par an pour la prophylaxie et le traitement de la trachoma. Le rapport du chef de ce service nous fait connaître que, sur 329.241 individus examinés on constata 89.101 cas de trachoma et sur ce nombre il y avait 7.388 enfants des écoles. Le service installé contre la trachoma commença à fonctionner, il se compose de 38 circonscriptions avec 292 dispensaires en activité dans les campagnes et les fazendas, la pharmacie est fournie gratuitement; les résultats compensèrent les sacrifices consentis. Au commencement de 1907, le coefficient des cas de trachoma était de 47,3 pour 1.000; à la fin de l'année, grâce à ce service il tomba jusqu'à 17 et 18 pour 1.000. Nous avons rencontré pendant nos visites dans les fazendas des médecins spécialistes faisant sévèrement observer

aux agriculteurs et aux colons les soins les plus élémentaires de l'hygiène des yeux (1).

VIII. — Amparo, centre du municipe du même nom, possède environ 50.000 habitants dans son ensemble, c'est aussi un centre caféier, la fertilité des terres qui l'entourent est remarquable. La rive qui s'élève sur les deux rives du rio Camanducaia, à 169 kilomètres de São Paulo par le chemin de fer Mogyana, fait un grand commerce et exporte annuellement 20 millions de kilos de café. On y trouve deux beaux jardins publics, deux groupes scolaires, plusieurs églises catholiques et deux temples protestants; il existe aussi un théâtre fort joli. Amparo possède lumière électrique, canalisation d'eau et d'égouts.

Rio Claro est le chef-lieu d'un municipe de 45.000 habitants. La ville, située à 614 mètres d'altitude, jouit d'un bon climat; elle est construite en échiquier, avec des rues très longues numérotées à la façon américaine se croisant à angle droit. Rio Claro, qui est à 116 kilomètres de São Paulo par le chemin de fer Paulista, embranchement de Cordeiro à Rio Claro, voit sa population et son commerce augmenter chaque jour grâce à la douceur de son climat et à la fertilité de ses terrains. La ville est bien pourvue d'eau et de lumière électrique et possède une bonne canalisation d'égouts, ses rues sont bien pavées, mais nous avons rarement trouvé de centres où il règne autant de poussière. La culture de la région est le café et la canne à sucre.

São Carlo do Pinhal est le municipe voisin du précédent, sa population est de 55.000 habitants. La ville est située sur la même ligne ferrée section de Rio Claro, et compte 15.000 habitants environ; c'est un centre très progressiste possédant un beau théâtre, hippodrome, magnifique abattoir, jardin public, temples catholiques et protestants, hôpital, etc. C'est à quelque distance de la ville que se trouve la fameuse fazenda du comte de Pinhal où, comme dans la région environnante, on s'occupe d'élevage, de la culture de la canne et du café.

Piracicabá, à 196 kilomètres de São Paulo par la ligne Sorocabana, section de l'Ituana, est une des villes les plus belles et les plus salubres de l'État. Merveilleusement située sur les bords du rio qui lui a donné son nom, la ville, qui ne forme qu'une seule paroisse

(1) D'après les conclusions du congrès de Palerme, l'intensité de ce mal atteint dans certaines provinces de l'Italie 84 p. 1.000 du total de la population.

avec le municépe, possède des rues fort larges se coupant à angle droit, et quelques beaux édifices parmi lesquels deux groupes scolaires qui sont de véritables palais. La population de 15.000 âmes augmente toujours, ainsi que l'activité commerciale; celle-ci s'est accrue par plusieurs usines et fabriques importantes qui prennent leur force dans la chute formée par le rio tout près de la ville. Parmi celles-ci figurent une importante filature, une brasserie, une distillerie et plusieurs engenhos de café ou de canne; nous avons déjà signalé le plus important de ces derniers, appartenant à une Société Française. Toute la région est d'une fertilité remarquable et se prête à toutes les cultures, dont les principales sont : la canne, le café, le coton, le tabac, etc.

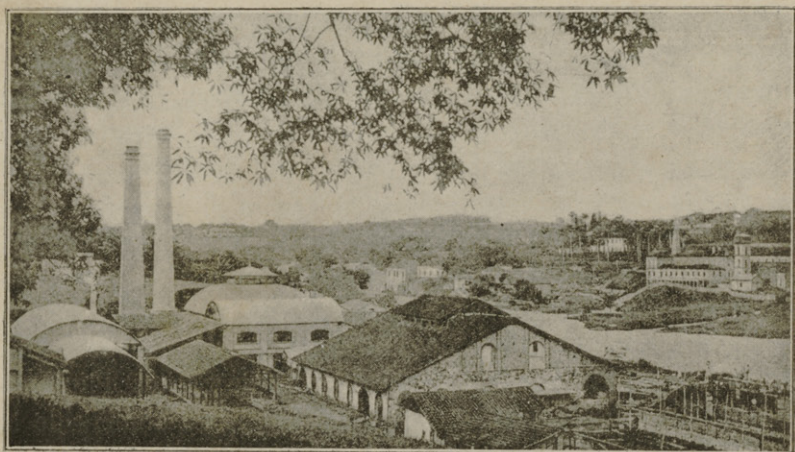
Limeira, jolie ville moderne, chef-lieu d'un municépe de 45.000 habitants, se trouve située sur la ligne Paulista, à 166 kilomètres de São Paulo; cette localité augmente beaucoup en importance, son commerce est très développé, et son agriculture florissante, grâce à des terres fertiles qui produisent surtout café, coton, canne à sucre.

Jundiahy est le point terminus du chemin de fer S. P. Railway, à 60 kilomètres de São Paulo. C'est une ville très prospère, très industrielle surtout; elle est tête de ligne de la Paulista, c'est en somme le poste contrôleur de l'immense production de l'État qui, venant de l'intérieur, cherche le port de Santos. Plusieurs milliers d'ouvriers travaillent dans les immenses ateliers de la Paulista, de la fabrique de tissus São Bento, dans la fabrique et fonderie Areus et Irmaos, constructeurs de machines agricoles, et dans d'autres encore. La ville, qui compte 15.000 habitants, est bâtie sur une colline au pied d'une rivière très poissonneuse qui lui donne son nom; elle possède de beaux quartiers, tous de construction moderne, coupés par des rues larges, bien pavées, propres et bien éclairées à la lumière électrique. Les bâtiments municipaux sont de très belles constructions modernes. La température de Jundiahy est renommée, toujours égale et plutôt fraîche; le prix de la terre y est encore assez bon marché, la petite propriété y est très développée dans un rayon de plusieurs lieues autour de la ville, beaucoup d'Européens en sont les propriétaires.

IX. — Sorocaba, à 111 kilomètres de São Paulo, belle ville industrielle, constitue une des principales stations de la ligne qui

lui a emprunté son nom; elle a des maisons élégantes et quelques édifices assez insignifiants. Sorocaba est célèbre pour ses foires d'animaux, particulièrement de mules; le municipale produit du café, du sucre, exporte des animaux, de la chaux dont il existe plusieurs fours, du coton et des céréales diverses; la région environnante est assez montagneuse et couverte de forêts. A peu de distance nous avons pu admirer la belle cascade du Voltorantin formée par le rio Sorocaba qui, à cet endroit, tombe d'une grande hauteur.

A 21 kilomètres de Sorocaba s'élève la petite ville d'Ipanema, mais ce n'est pas de ce centre que nous voulons parler, mais des riches mines de fer et de la fonderie de ce nom, qui sont comme



SÃO PAULO. — Sucrieries françaises à Piracicabá.

un exemple de l'indifférence avec laquelle l'État, distrait par la politique, considère ses plus importantes richesses, et laisse improductives des ressources énormes en matériel et en minerai. Offrant 70 p. 100 de fer pur, les mines de fer d'Ipanema sont connues depuis fort longtemps, mais elles n'étaient nullement exploitées. La fabrique actuelle fut fondée vers 1810 par le roi João VI, qui fit venir de Suède toute une colonie de mineurs et de fondeurs; en 1816, on construisit des hauts fourneaux et des forges d'affinage, et la fabrique fut dotée de 7 lieues carrées de forêts pour son service. En 1820, les événements firent oublier la fabrique qui fut à peu près abandonnée. Restaurée vers 1836 et mise en état de travailler, l'usine passa successivement, suivant le

gré de la politique, sous la direction de plusieurs officiers du génie brésilien, si bien que l'établissement fut dissous en 1860, réorganisé en 1865, pour être négligé de nouveau. La production moyenne était tombée à 3.000 kilos de fer en gueuse par jour, et 1.000 kilos de fer forgé. L'usine d'Ipanema peut être considérée comme abandonnée actuellement, elle possède cependant des hauts fourneaux et des fonderies, une affinerie, un atelier de machines, un de modèles, des ateliers de charpenterie, de scierie, une briqueterie et des fours à chaux et naturellement des chantiers d'extraction de minerai, avec seulement 550 hectares de forêts. L'intérieur des ateliers est relié à la ligne Sorocabana par un embranchement qui coupe les terrains voisins sur 17 kilomètres avec trois stations. Les machines sont mues par l'eau, et la chaleur des fours à affiner produit la vapeur qui anime les martinets.

L'exploitation des mines d'Ipanema, abandonnée et reprise au gré des fantaisies politiques par un personnel souvent incompetent, lequel ne voulait y voir qu'une sinécure, ne pouvait que devenir une charge pour l'État qui finalement en prononça la fermeture, y laissant seulement un officier du génie chargé de la conservation des constructions. De l'avis de tous les étrangers qui ont visité Ipanema, cette usine, placée entre les mains d'une société industrielle, pourrait devenir comme le Creusot du Brésil, et prendrait certainement une extension considérable. A plusieurs reprises déjà, des bruits ont couru, d'après lesquels le gouvernement serait disposé à affermer mines et usines, — et il en était fort question lors de notre passage.

X. — Nous citerons encore l'important centre de Taubaté, dont le municipe a une population de 28.000 habitants; le chef-lieu en prend la moitié, la population semble alerte et gaie. La ville se trouve située entre Rio de Janeiro et São Paulo, à 154 kilomètres de cette dernière et à 6 kilomètres du rio Parahyba. La culture de la région est le café et le coton; il y a dans la ville plusieurs industries prospères. Des gisements bitumineux, qui se trouvent dans ce municipe, permirent l'établissement facile d'une usine à gaz et d'une fabrique d'huile minérale; l'usine produit en outre du pétrole, des huiles à lubrifier, de la paraffine et de l'acide sulfurique. *Pindamonhangaba* est une ville bien construite à l'américaine sur les bords du rio Parahyba, à 171 kilomètres de São Paulo, sur la ligne centrale du Brésil. Les construc-

tions y sont agréables, il y a quelques édifices de moyenne importance et un beau jardin avec une admirable collection de plantes exotiques. La ville a 12 à 13.000 habitants et le municipale 26.000 ; le territoire est très fertile et produit le café, la canne, le maïs en quantité ; les fruits des tropiques et des pays tempérés pourraient donner lieu à un grand commerce, l'élevage commence à s'y implanter. Cette ville, qui possède plusieurs industries de charronnage, fabriques de féculs, brasseries, etc., est surtout recherchée par les malades et convalescents en raison de son climat salubre et agréable.

Lorena et *Guaratingueta* sont deux autres villes de la même importance que la précédente et comme elle situées sur la rive droite du rio Parahyba ; la première, à 280 kilomètres de Rio et à 216 kilomètres de São Paulo par le chemin de fer Central, est bien pourvue d'eau potable et comme les précédentes possède une bonne canalisation d'égouts, on y remarque une belle église de style gothique et un hôpital tout à fait remarquable. Il y a, à Lorena, une usine centrale ou sucrerie appartenant à une Société Française. Guaratingueta, chef-lieu du municipale de ce nom, a une population de 45.000 habitants ; la ville est à 5 kilomètres de la rive droite du Parahyba, elle possède les mêmes cultures que Lorena, et l'élevage et la culture des fruits remplacent certaines plantations caféières. La ville se trouve à 13 kilomètres de Lorena et à 45 kilomètres de Pindamonhangaba, elle est desservie par le chemin de fer Central.

XI. — Cananea est un petit port situé au sud de l'État de São Paulo, dans l'île du même nom ; celle-ci mesure 80 kilomètres de long sur 7 de large et est séparée du continent par un bras de mer qui s'appelle Mar Pequena. La baie se nomme Cananea dans sa partie sud et baie d'Icapara au nord. L'île fut un des premiers points occupés par les Portugais sur la côte du Brésil. La ville est assez peu importante et progresse très lentement ; le port qui est bon et sûr est visité plusieurs fois par mois par les vapeurs du Lloyd Brasileiro ; l'entrée est cependant rendue difficile par l'existence d'un banc de sable.

Iguape, port voisin de Cananea, se trouve au fond du bras de mer dit Mar Pequena, à 272 kilomètres de São Paulo, la navigation se fait par la barre de Cananea ou celle d'Icapara. La ville, de peu d'importance encore, s'élève sur une partie légèrement

relevée de l'île do Mar; les environs sont recouverts d'une modeste végétation. Iguape est considéré comme l'entrepôt du riz, bien modeste encore si on considère que ce produit pourrait donner l'aisance à la population de ce municipe et des municipes voisins de Xiririca et de Cananea, population qui vit dans la pauvreté et continuellement endettée. Cette population a cependant bon caractère, est amie de l'ordre, pacifique et obéissante aux lois, mais elle est par une routine enracinée réfractaire aux progrès en matière d'agriculture. Les habitants ne veulent s'occuper que de la culture du riz, mais d'une façon toute primitive, parce qu'il suffit de six mois pour obtenir le peu ou beaucoup que cette culture peut rendre.

Faite dans des régions inondables, il suffit d'une crue prolongée ou d'une invasion de rats, d'oiseaux ou d'une sorte de lézard du pays qu'on nomme curuquerés pour leur faire perdre le fruit de leur travail et de leurs dépenses; ils s'endettent alors vis-à-vis de leurs fournisseurs dont ils deviennent presque les engagés.

Cela fait peine ou plutôt met en colère de voir cette misère et cet asservissement lorsqu'on considère la valeur des terres des municipes indiqués, excellentes pour la culture de la canne, du café, du coton, du tabac, etc. La population cultive du riz, c'est tout, au point qu'elle est forcée d'importer de la farine de manioc pour son alimentation quand elle pourrait en produire en quantité sans grande peine. Le coton, le tabac et la plante de ricin, produisant partout merveilleusement, les cultivateurs se bornent à entretenir quelques pieds comme remèdes familiers. Sur de grands espaces du Ribeirão, da Juquia et autres rivières, les rives sont couvertes de Palma Cristi ou mamoneira (ricin), plante qui vient spontanément et qui produit en son temps des fruits en abondance; toute la zone baignée par la Ribeira do Iguape et ses nombreux affluents, sur lesquels existe un service de vapeurs fluviaux, pourrait devenir un centre agricole extrêmement riche, si les habitants se voyaient encadrés par une bonne immigration, ou s'ils se décidaient à transformer leur caractère routinier. C'est dans cet espoir que le gouvernement de l'État a créé deux écoles d'apprentissage agricole dans la région.

Il faudrait encore signaler les villes prospères de Lençoes, São Manoel, Agudos, Baurus, Ribeirão Bonito, Rio Pardo, Itu, Mayrink, Botucatu, Batataes, Gravinho, Bananal, Itapira, Dourado, Mogy das Cruzes, etc., etc.

CHAPITRE IV

I. Industrie caféière, progression instructive de l'exportation. — II. Superficies cultivées en caféiers, les grandes fazendas. — III. Chez le roi du café. — IV. Visite des exploitations. — V. Cueillette et préparation du café. — VI. Société anglaise Dumont, petits planteurs, culture du maniçoba. — VII. Prix du café au Brésil, comment on doit préparer cette boisson. — VIII. Autres cultures, le riz, le coton, le tabac. — IX. Cultures du manioc, du maïs, des haricots. — X. Sociétés françaises à São Paulo, richesses minières de l'Etat. — XI. Dans l'extrême sertão pauliste, le Transcontinental brésilien. — XII. Trajet actuel de Rio de Janeiro au Matto Grosso, ce qu'il en coûte. — XIII. Sur le tracé de la Nord-Ouest. — XIV. Le personnel de la ligne, les Indiens et la fièvre, avancement des travaux. — XV. De Bacury à Itapura et au Rebojo de Jupia. — XVI. Budget de São Paulo pour 1910.

I. — Par les indications qui ont été données sur les ressources de chaque district, on a vu que les principales cultures de l'État de São Paulo étaient le café, la canne à sucre, le riz, le coton, le tabac, le manioc, sans parler du maïs et des haricots, ni de la vigne, culture récente sur laquelle on fonde de grandes espérances. Mais c'est, nul ne l'ignore aujourd'hui, le café qui est la culture reine, la grande culture, source de richesse pour tout l'État de São Paulo, la plus grande source de revenus du Brésil avec le caoutchouc; il convient donc de consacrer quelques lignes à cette industrie sans rivale, sans entrer dans des détails qui ont fait l'objet d'ouvrages spéciaux.

A voir l'énorme développement pris par l'industrie caféière, on a peine à croire que le café, qui avait été tout d'abord cultivé au Para et au Maranhão, venant de Cayenne, n'ait été introduit dans l'État de Rio de Janeiro et la région voisine, dite Nord de São Paulo, que vers la fin du xviii^e siècle. A cette époque, le café ne se trouvait guère que dans les pharmacies; c'est seulement vers 1835 que la culture du café prit de l'extension dans

la région de Campinas. Puis la culture se développa et peu à peu gagna d'autres zones de l'État, alors province de São Paulo, inaugurant l'ère d'une grande prospérité.

La progression est des plus instructives : la première exportation de café fut de 35.417 sacs de 60 kilos ; en 1851, elle fut de 115.760 sacs ; en 1871, de 546.975 sacs ; en 1891, deux ans après la proclamation de la République, l'exportation atteignait le chiffre déjà formidable de 2.952.322 sacs. Mais la marée montante du café ne s'arrête pas là ; en 1902, l'exportation atteignait 10 millions 172.071 sacs ; le maximum réalisé jusqu'à ce jour le fut par la récolte exceptionnelle de 1906-1907, qui s'éleva au chiffre effrayant de 15.392.000 sacs de 60 kilos, et amena une perturbation telle sur les marchés qu'il se produisit un affaissement des prix. Pour soulager, ou du moins pour maintenir les cours, le Gouvernement dut faire une opération dite de la valorisation du café (1), un des épisodes économiques qui, depuis quelques années, ont passionné le plus les milieux commerciaux. La récolte de 1909 fut de proportion plus raisonnable et s'éleva au chiffre encore fort respectable de 12.000.000 de sacs et de près de 15.000.000 pour tout le Brésil.

En l'année 1906-1907, la production mondiale du café, en raison de la récolte exceptionnelle de São Paulo, s'éleva à 23 millions 920.000 sacs ; en ajoutant, à la production de São Paulo, celle des États de Minas Geraes, de Rio et de Bahia, faisant ensemble 4.800.000 sacs, on obtient, pour le Brésil, une production de 20.192.000 sacs, soit 85 p. 100 de la production mondiale. En période de récolte normale, la production s'équilibre presque avec la consommation, qui oscille aujourd'hui autour de 19.000.000 de sacs. Exactement 19.987.761, en 1909.

(1) En toute loyauté il nous est difficile de prendre parti pour ou contre la valorisation du café ; pour les uns, cette opération constitue une aventure dangereuse, pour les autres, c'est au contraire une initiative remarquable par les résultats qu'elle doit procurer. Il s'agissait en somme de retirer de la circulation la quantité de sacs nécessaire pour dégager le marché et de maintenir le cours rémunérateur par l'équilibre de l'offre et de la demande. L'Etat de São Paulo, grâce à des emprunts réalisés dans diverses banques européennes, emprunts facilement effectués, grâce au crédit de l'Etat, et gagés par un impôt de 5 francs par sac perçu à la sortie des ports de Santos et de Rio, put retirer de la circulation 8 millions de sacs. Mais il s'agit maintenant de liquider l'opération qui jusqu'ici a donné les résultats attendus en soutenant efficacement les cours — et la question qui se pose pour São Paulo est de savoir s'il lui sera possible d'écouler son stock dans les conditions prévues et sans perte pour ses finances. Après avoir été douteux pendant quelque temps, le succès de l'opération paraît s'affirmer.

II. — D'après les statistiques officielles, il existerait, dans les 171 municipes de l'État de São Paulo, 688.845.000 caféiers ; en raison du décret-loi de janvier 1904, prohibant toute nouvelle plantation, et, surtout, cette mesure étant difficile à contrôler, parce que certains propriétaires commencent à substituer des cultures à leurs vieilles plantations de caféiers (1), ce chiffre peut être ramené à 644 ou 650 millions de pieds, occupant une superficie de 361.600 alqueires sur les 620.000 cultivés. Parmi les grands établissements agricoles de São Paulo, quelques-uns



SÃO PAULO. — Cueillette du café.

sont à signaler par leur grande proportion et leur organisation ultra-moderne, ce sont : les fazendas de Francisco Schmitt, fazenda Dumont, à une Société anglaise ; la fazenda Santa Veridiana, à M. Antonio Prado, dans la région de Ribeirão Preto ; la fazenda Santa Gertrudes, au comte de Prates, située à quelque distance de la gare du même nom, sur la ligne Paulista ; les plantations de la raison Prado, Chaves et C^o, les unes près de Brotas, sur la ligne Paulista, les autres dans la région de Dourado, etc., etc.

(1) Le caféier arrive à produire pendant 30 et 35 ans, parfois davantage, suivant le terrain.

III. — Sur le réseau de la Paulista, nous visitâmes la fazenda de Santa Veridiana, appartenant à M. Antonio Prado, le distingué préfet de São Paulo. C'est un des établissements où l'industrie caféière atteint un grand degré de perfection. Puis, en nous rendant vers l'État de Goyaz, par le chemin de fer de la Mogyana, qui dessert toute la zone des grandes cultures caféières, nous reçûmes encore l'hospitalité dans la fazenda Dumont et celle du roi du café, M. Francisco Schmitt. Cette hospitalité, partout large et cordiale, est ce qui séduit le plus dans un voyage à l'intérieur du Brésil. On ne peut rêver accueil plus simple et plus affable ; après l'offre d'une tasse de café, chacun s'empresse de vous conduire à la chambre qui vous est réservée. Ensuite, c'est la visite des plantations, visite qui peut durer plusieurs jours, à cheval ou en trolley, voiture spéciale au pays ; c'est une sorte de cabriolet nord-américain, composé de deux paires de roues réunies par deux planches, qui servent de support à deux sièges sommaires. Avec cette invention yankee, simple, légère et solide, on passe partout dans les chemins primitifs et pleins d'obstacles de l'intérieur, et l'on s'étonne de ne pas voir le véhicule se partager en deux dans les ornières très profondes.

Au retour, qui a lieu à la tombée de la nuit, un repas confortable réunit la famille du fazendaire et ses hôtes ; le repas dure assez longtemps ; comme on se couche en temps ordinaire de bonne heure à la fazenda, on aime, chaque fois que l'occasion s'en présente, causer longuement sur les conditions dans lesquelles s'opère la récolte et sur les événements qui se déroulent en Europe.

La fazenda de M. Schmitt, qui est la plus importante de tout le Brésil, se trouve à quelques kilomètres de Ribeirão Prato. La maison d'habitation est entourée sur deux côtés d'un beau parc-jardin, et, quoique n'ayant pas l'apparence luxueuse et l'aspect imposant de quelques habitations, en forme de palais ou de forteresse, de certains planteurs, elle est très spacieuse, bien comprise et extrêmement confortable. En face, se trouvent les séchoirs ou terreiros, les usines et divers ateliers, car la fazenda doit pouvoir construire et réparer tout ou presque tout le matériel et l'outillage dont elle a besoin ; nous y avons vu construire et installer toutes les pièces de machines modernes.

La fazenda, ou plutôt les fazendas du colonel Schmitt, car le

roi du café d'aujourd'hui, arrivé au Brésil à l'âge de neuf ans, comme immigrant, ce dont il est très fier, est colonel de la milice, comme tous ou presque tous les grands fazendeiros ; les fazendas, disons-nous, occupent une superficie de 31.969 hectares. Elles possèdent 8.000 colons, répartis en 1.026 maisons à travers les plantations ; ces colons cultivent et soignent les 7.585.154 pieds de café des fazendas, qui produisent annuellement une récolte de 250.000 sacs, les années fortes, et 200.000 les années moyennes. Le roi du café possède encore plusieurs sucreries et distilleries.

IV. — Nous avons parcouru cette fazenda et celle voisine (à 20 kilomètres) de Dumont, guidé avec une cordiale bonne volonté à travers toutes les installations, les plantations de canne à sucre et les innombrables allées de cafezales coupées de loin en loin par de larges avenues, parcourues à cheval ou en trolley ; partout l'œil n'embrasse que des collines où ondulent des forêts de caféiers bien alignés. Dans toute la région on ne voit que ces arbustes hauts de 4 à 5 mètres. Depuis Casa Branca jusqu'à Indaia, au delà de Franca, c'est-à-dire sur plusieurs centaines de kilomètres, ce ne sont que collines et vallées, couvertes de caféiers. C'est une mer, un océan de café. A la fin, la multitude de ces arbustes au feuillage luisant et d'un vert foncé finit par rendre le paysage monotone. Rien que dans la seule région environnant Ribeirão Preto, il y a 29 millions de pieds de café ; 12 millions dans celle de Cravinha et 14 millions dans celle de Sertãozinho.

Dans ces excursions à travers les plantations, afin de nous documenter sans perte de temps, nous allions déjeuner dans l'une des fazendas la plus rapprochée, pour revenir dîner à l'habitation où attendaient toujours quelques invités. Dans l'intervalle il nous fallait souvent pénétrer dans les maisons des administrateurs, chefs de service ou surveillants des diverses fazendas ; chaque fois la tasse de café, obligatoire dans tout l'intérieur, nous était offerte, si bien qu'en une seule journée il nous est arrivé de savourer vingt et une tasses du breuvage populaire. Ceci tout à fait impunément, car il semble que dans ce pays, en raison du climat sans doute, le café ne produise sur les nerfs aucun effet sensible ; cette boisson, qu'on s'accoutume très vite à boire à toute heure du jour, semble bientôt agréable et nécessaire.

V. — Dans les plantations, les arbustes à café sont espacés de 4 en 4 mètres; autour du pied, le sol est soigneusement sarclé, pour le débarrasser des plantes envahissantes. Les cerises, vertes d'abord, puis rouges et presque noires lorsqu'elles ont dépassé la maturité sur l'arbre, se pressent serrées sur les branches. La récolte commence en mai; c'est le plus intéressant spectacle du travail d'une fazenda. La cueillette est aussi le travail le plus lucratif pour les colons, car tout le monde, femmes et enfants, peut y collaborer, et chaque boisseau de 50 litres est payé de 0 fr. 80 à 1 fr. 25 sans résidus ni pierres. Le café récolté est mis en sacs et chargé sur des charrettes traînées à bœufs ou à mules. Arrivé à la fazenda, le café est jeté dans des canaux-lavoirs qui le nettoient de toute impureté, après quoi il est étendu sur d'immenses terrasses-séchoirs (terreiros) où il reste quatre ou cinq jours exposé à l'action du soleil, étendu en couches minces qui sont ramenées en tas le soir si la pluie menace. Une fois que la pellicule qui préserve le grain devient complètement noire et parfaitement sèche, ce qui fait éclater son écorce, le café est prêt pour rentrer à la machine. Les fèves sont alors conduites dans un vaste dépôt à l'aide de wagonnets courant sur rails Decauville, ou avec des brouettes, suivant les fazendas. Une chaîne à godets, sorte de drague mue par la vapeur, vient saisir les fèves dans ce dépôt pour les faire passer dans une machine qui les débarrasse des pellicules qui les recouvrent encore, puis elles sont passées aux vans mécaniques. Les grains sont ensuite placés dans une machine qui les répartit par dimension; d'aucuns sont classés à la main sur de petites machines spéciales par les jeunes filles et les vieilles femmes. Le café est alors mis dans un double sac de toile et prêt à être livré à la consommation.

La récolte et les divers procédés mécaniques pour préparer le café jusqu'au moment où il est embarqué ont été si souvent décrits qu'il serait fastidieux de les résumer plus longuement. Toutefois, il y aurait lieu d'attirer l'attention sur les besoins des planteurs en ce qui concerne le matériel; les machines pour le traitement du café ont déjà atteint un degré élevé de perfection, mais des machines qui se substitueraient à la main-d'œuvre trouveraient un débouché immédiat. La machine réclamée avec le plus d'insistance est celle destinée à la cueillette du café. Déjà on aurait pu introduire des machines dans la culture des

arbustes, si l'on ne s'était pas trouvé dans la nécessité de conserver un grand nombre d'ouvriers toute l'année, de façon à avoir une main-d'œuvre abondante. L'État de São Paulo se propose de décerner une prime aux inventeurs d'une cueilleuse qui donnerait des résultats satisfaisants.

VI. — La fazenda Dumont, qui est exploitée d'une façon fort rationnelle, appartient à une société anglaise qui en tire de gros bénéfices, 80.000 livres en 1908. La propriété est de 15.000 hectares environ, avec 12.500 hectares plantés de 4 millions de pieds de café. Toute la plantation, d'un seul tenant, est desservie



SÃO PAULO. — Mise en sac après la cueillette.

par une voie ferrée, propriété de l'entreprise. Dans cette fazenda, le café est préparé par la méthode du lavage ou dépulpage à l'eau. Dans la grande majorité des autres engenhos, c'est le lavage et le décorticage à sec qui sont employés. Par la méthode du lavage, les grains de café apparaissent plus foncés dans toutes les catégories. Les cafés de la fazenda Dumont atteignent un prix plus élevé que ceux qui sont préparés à sec. Le café n'est pas meilleur comme qualité, mais il présente tout simplement une différence de couleur et un aspect plus séduisant.

Les grands fazendeiros obtiennent d'ailleurs pour leurs cafés un prix plus élevé que ceux des colons et petits cultivateurs, car

il n'y a pas que de grands propriétaires qui cultivent le café. Sur les 16.200 plantations de cet arbuste, 16.000 environ appartiennent à de petits ou moyens cultivateurs, anciens colons. Le café des premiers est mieux préparé; quant aux seconds, ils se contentent en général de faire sécher les cerises, puis de les battre. Dans certains centres caféiers, on trouve toutefois des établissements, dit *engenhos centraes* (usines centrales), qui font subir au café des petits cultivateurs la préparation nécessaire contre une certaine redevance et qui, le plus généralement, achètent leur récolte.

Vu les résultats obtenus par l'Institut Agronomique de Campinas dans les essais de culture du caoutchouc maniçoba et l'extraction et la préparation commerciale du latex, de nombreuses fazendas ont entrepris de planter des maniçobas de Jequié. La fazenda Dumont possède une plantation de 40.000 pieds de maniçobas dont plus de la moitié étaient d'une belle venue lors de notre visite. 10.000 pieds de Jequié n'ont pas donné de bons résultats. Cette culture doit être abandonnée (1).

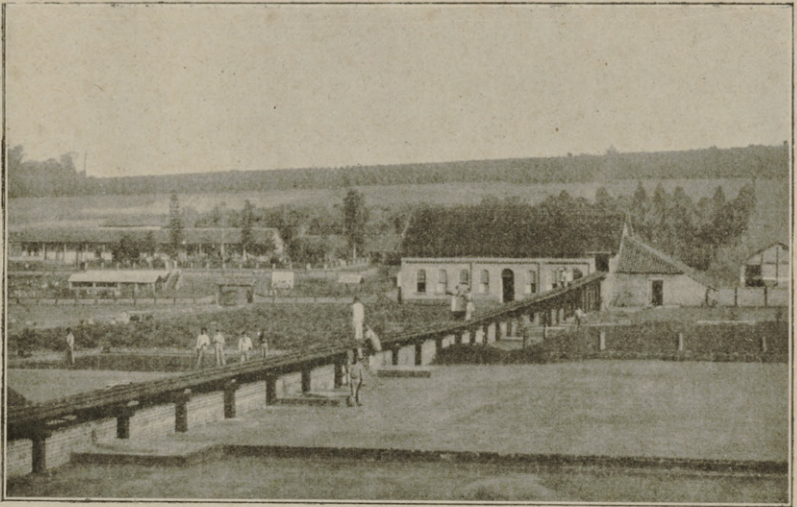
Les capitaux engagés dans une grande fazenda sont extrêmement importants; il faut une forte exportation pour obtenir une bonne rémunération du capital employé, car, au Brésil, le café est vendu très bon marché. Voici quelques chiffres à titre d'indication.

VII. — Le cours moyen du café à Santos est de 50 francs le sac de 60 kilos. Les frais d'embarquement se montent à 5 fr. 70, le prix du sac à Santos est donc de 55 fr. 70. Mais le producteur ne vend pas effectivement son sac de café 55 fr. 70. Sur cette somme le fisc brésilien prélève 9 p. 100, plus un droit fixe de 5 francs par sac de 60 kilos, soit 9 fr. 50; les transports coûtent 9 fr. 25; les intermédiaires absorbent 1 fr. 60, si bien qu'en réalité il revient au producteur une somme nette de 35 fr. par sac, soit 0 fr. 58 par kilo de café vert, moins de 0 fr. 30 la livre.

On se demandera pourquoi un produit vendu 0 fr. 30 au Brésil coûte en France 2 francs et 2 fr. 50 la livre. La raison en est dans les droits élevés qui frappent le café en douane. Ces droits s'élèvent à 136 francs par 100 kilos, c'est-à-dire 81.60 par sac de 60 kilos; à ce droit, il faut encore ajouter 2 fr. 60, prix du

(1) L'industrie du caoutchouc a été étudiée en détail dans notre volume : *Au pays de l'Or noir*.

transport du Brésil en France. Le prix de revient est donc de 139 fr. 90. D'autre part, il importe de ne pas oublier que la torréfaction fait perdre au café 20 p. 100 de son poids; les 139 fr. 90 représentent la valeur en douane non de 60 kilos de café, mais de 48 kilos seulement. Il ne faut donc pas s'étonner si la fraude s'est introduite dans les ventes de café, si bien qu'il y a en Europe 1.500 usines où l'on fabrique du café avec des pois chiches, des figues, du malt, du gland doux, de la chicorée moka, etc. Nous avons pu observer depuis notre retour que le café bu, aussi bien dans les établissements publics qu'en famille,



SÃO PAULO. — Terreiros ou séchoirs de café.

avait rarement la saveur du café que nous buvions au Brésil; c'est qu'en général, on le prépare mal et qu'il y est adjoint quelque mélange, chicorée ou autre.

La chicorée ne contient ni caféine ni acide caféotannique, elle n'a de commun avec le café que la couleur. C'est peut-être parce qu'on ne sait pas préparer le café en Europe qu'on a recours à la poudre de chicorée, qui donne une certaine consistance à la boisson. Pour boire de bon café, il faut d'abord que le grain soit moulu de façon à le réduire en poudre très légèrement granuleuse où il n'existe pas de fragments de grain; il est évident que l'eau bouillante devant extraire de cette poudre tous ses principes nutritifs, aromatiques et agréables au goût, la poudre doit

être complètement pénétrée pour pouvoir abandonner ce qu'elle contient. Si la poudre de café n'est pas assez fine pour se laisser pénétrer par l'eau, celle-ci fera l'effet d'un lavage et non d'une décoction. Elle entraînera bien quelques principes de la surface de la poudre, mais aucun de sa profondeur. L'eau doit toujours être versée lorsqu'elle commence à bouillir, car en bouillant trop, elle perd l'air qu'elle contient et le café s'affadit.

VIII. — D'autres cultures occupent encore une grande place dans la production agricole de São Paulo. Nous ne pouvons les signaler que sommairement. La culture du riz a pris surtout dans ces dernières années une très grande extension dans l'État où elle trouve des terrains très propices, particulièrement dans les vallées des rios Parahyba, rio Pardo, Sapucahy, Rio Grande, et dans les régions basses du littoral. La production s'élève déjà à plus de 250.000 litres et augmente chaque année ; malgré cela l'État est encore obligé d'importer de grandes quantités de riz. Dans le but de stimuler cette culture et d'utiliser les terrains qui lui sont favorables, le gouvernement a créé des champs d'expérience pratique, notamment à Moreira Cesar, où, en plus de onze variétés déjà cultivées, on en a introduit d'autres reçues de France et de la Société Nationale d'agriculture de Rio de Janeiro.

Après avoir exporté jusqu'à 8.000 tonnes de coton par an, São Paulo ne produit pas aujourd'hui le quart du coton utilisé par les vingt-trois filatures et fabriques d'huile de graines qu'il possède. Cette culture recommence aujourd'hui à progresser surtout dans la région desservie par le chemin de fer Sorocabana et Ituana. Le principal, et pour ainsi dire le seul coton cultivé dans l'État, est le *Gossypium herbaceum*, d'origine nord-américaine. Cette espèce a dégénéré faute de bonne méthode, et le coton laisse à désirer au point de vue de la préparation ; il est toutefois supérieur à celui de l'Inde et ne le cède qu'aux autres cotons brésiliens du nord provenant de l'espèce *Gossypium Peruvianum*. Un alqueire de terrain produit en moyenne 250 arrobas (de 15 kil.) de coton brut, qui se réduisent à 75 de coton égrené et préparé. Les frais sont environ de 480 milreis par alqueire, ce qui laissé aux prix actuels un bénéfice de 395 milreis pour le coton brut et 570 milreis pour le coton égrené ; à ces frais il faut ajouter la dépense du transport. Cette culture convient aux petits planteurs parce qu'elle n'exige pas de forts

capitiaux pour l'acquisition de machines, la récolte pouvant être vendue telle sur place. Un seul homme peut s'occuper de deux à trois hectares plantés de coton et en même temps des céréales cultivées dans les intervalles.

Le tabac, dont la production a atteint dernièrement près de 2.750.000 kilos, est une culture fort productive.

Elle fait la richesse de plusieurs municipes, entre autres ceux de Tiété, de Descalvado et de São Luiz do Parahytinga, qui ont



SÃO PAULO. — Plantation de caoutchouc maniçoba.

la réputation de produire les meilleurs tabacs du Brésil, en dépit des mauvaises méthodes employées et des grossières manipulations auxquelles sont soumises les feuilles. Les tabacs des municipes de Tiété et Descalvado obtiennent des prix trois et quatre fois plus élevés que ceux de toute autre province. Les principales qualités de tabac cultivées sont : le Havane, le Virginie, le Belem et le Jorge Grande. Les frais de culture varient considérablement suivant les endroits.

IX. — On cultive naturellement dans l'État de São Paulo de grandes quantités de manioc, surtout dans la région du littoral et

au nord de l'État où le manioc remplace encore le pain. On compte environ 3.000 alqueires de terrain plantés en diverses variétés de manioc, produisant environ 100 millions de litres de farine ou d'amidon. Un alqueire de terrain comporte 50.000 fosses donnant chacune de 2 à 15 kilos de tubercule. Les frais de culture de récolte, etc., varient entre 530 et 600 milreis par alqueire, le bénéfice est par conséquent énorme, car le prix du manioc n'est jamais inférieur à 20 reis le kilo.

Le maïs et les haricots constituent les grandes cultures des petits et moyens agriculteurs ; il y a dans l'État 150.000 alqueires cultivés en maïs et 68.000, alqueires en haricots, avec une production de 900.000.000 de litres de maïs et 150.000.000 de litres de haricots. La production de ces deux derniers est fort supérieure à celle du riz ; si nous avons fait passer celui-ci avant, c'est que les plantations proprement dites de maïs et de haricots sont moins importantes que les rizières, car ces produits se cultivent le plus souvent entre d'autres plantes, dans les plantations de caféiers surtout à qui, jusqu'à trois ans, ils fournissent de l'ombrage. Cela constitue la petite culture exercée par les colons. On cultive en outre beaucoup d'autres légumineuses.

Les fruits, les fleurs, les légumes tant indigènes qu'européens constitueront de belles et lucratives cultures dans tout l'État, mais principalement dans les municipes voisins de São Paulo. La culture de l'abaxi, qui est une variété supérieure d'ananas, et celle du bananier sont déjà entreprises dans certains centres, la première aux environs de Boituva et Villeta sur la ligne Sorocabana et la deuxième sur le littoral, à Santos par exemple. Cette culture permet le développement de petites industries, par exemple la préparation de bananes sèches et celle de la farine de bananes.

X. — Quelques grosses Sociétés françaises fonctionnent dans l'État de São Paulo ; nous signalons tout particulièrement la *Compagnie Financière et Commerciale Franco-Brésilienne*, dont le siège est à Paris, 5, rue Chauchat ; cette Société fait d'importantes affaires de banque et de grosses expéditions de café, et progresse constamment. Il nous a semblé que cette Société, qui a succédé à la maison Nathan et C^{ie}, n'avait de français que le nom. La *Société des sucreries Brésiliennes*, dont le siège est également à Paris, boulevard Poissonnière, dont nous avons déjà

parlé; les affaires de cette Société sont très prospères, son capital a été complètement réalisé sur les bénéfices de ces trois dernières années. Enfin, il faut signaler la création récente d'une *Banque Agricole Hypothécaire française* à qui l'État de São Paulo accorde une garantie d'intérêt de 6 p. 100. Cet établissement, s'il est bien dirigé par un homme aux vues larges et progressistes et non par un banquier routinier, peut donner les plus splendides résultats; il aura uniquement à se garder contre les évaluations



SÃO PAULO. — Un picadão ou grand sentier dans la forêt du nord-ouest.

plus ou moins officielles qui, dans certains cas, pourraient avoir une tendance à l'exagération.

On ne possède encore que des données générales mais insuffisantes sur les richesses minières de l'État. Dans la première zone, on signale quelques gisements carbonifères à gauche du haut Tiété; aux environs de Sorocaba on a jadis lavé de l'or et de l'argent, de même dans la région de la Ribeira de Iguape. Comme nous l'avons vu près d'Ipanema, on a exploité mollement des minerais de fer où ont été trouvés plus de 72 p. 100 de métal pur susceptible de rivaliser avec celui de Suède. Il existe dans la région orientale de beaux marbres, des schistes et des granits.

A São Roque, près de São Paulo, on extrait des marbres qui sont travaillés et polis sur place.

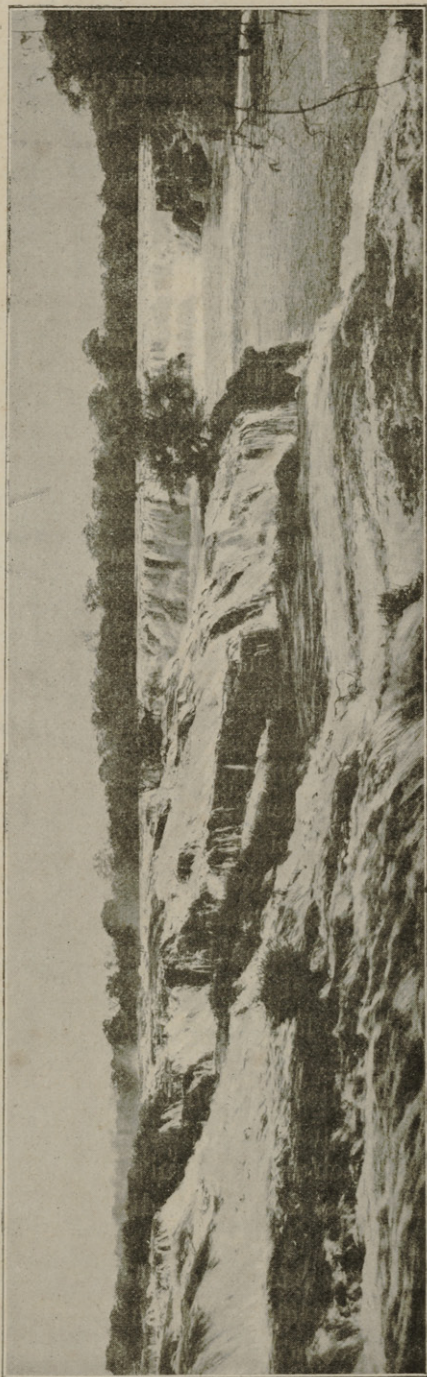
XI. — Nous avons achevé notre visite de l'État de São Paulo par un voyage dans l'extrême nord-ouest pauliste jusqu'au Matto Grosso. Cette excursion, quoiqu'un peu fatigante, a été certainement une des plus intéressantes que nous ayons faites dans cette partie du Brésil que nous ne connaissions pas encore. Jusqu'en 1907, et même encore aujourd'hui, toute la zone nord-ouest de l'État de São Paulo, depuis le Rio Grande jusqu'au Rio Paranapanema, figurait presque en blanc sur la carte avec la mention « terres inexplorées ». M. Carlos Botelho, alors ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, voulut effacer ces blancs de la carte et créa, en 1906, une Commission Géologique et Géographique de l'État, dans le but de reconnaître tout ou partie de la zone inexplorée. Cette commission fut placée sous les ordres d'un jeune ingénieur d'une compétence et d'une activité remarquables qui, depuis, a fourni un labeur considérable, M. João Cardoso. Pendant les années 1906, 1907 et 1908, la commission explora et fit le relevé du rio Tieté, depuis l'embouchure du Jacaré-Huassu jusqu'au fleuve Parana; ensuite elle opéra de l'embouchure du Tieté jusqu'au rio Paranahyba, puis elle accomplit son exploration en aval du Parana, depuis l'embouchure du Tieté jusqu'au Paranapanema, accomplissant en même temps la reconnaissance du rio *Aguapehy* et des rios do *Peixe* et *Fcio*.

Eh bien! cette région qui, en 1906, était totalement inconnue et inexplorée et qui, en somme, ne l'a été que sur une petite distance des rives des fleuves désignés, se trouvait trois ans plus tard traversée dans son entier par une voie ferrée qui, actuellement, a atteint le bord du Parana. On connaît certainement peu en Europe cette œuvre gigantesque que le Brésil prit l'initiative de construire, œuvre consistant à mettre en communication Santos, le grand port de São Paulo, sur l'Atlantique, avec le port chilien d'Antofogastā, sur le Pacifique. Il ne s'agit pas là d'un projet, mais d'une entreprise en partie exécutée et dont la réalisation se poursuit activement. Si on jette les yeux sur une carte, on verra qu'à l'ouest de São Paulo existe un immense territoire tout à fait dépourvu de voie ferrée, c'est l'État de Matto Grosso, qui ne communique avec la Confédération et avec le reste du monde que par les fleuves Paraguay et Parana, formant le rio de la Plata.

XII. — Le chemin de fer Nord-Ouest qui, partant de Bahurú, point terminus de la Compagnie Sorocabana, doit atteindre le port de Corumbá sur le fleuve Paraguay en face la frontière bolivienne, va fournir au Matto Grosso une issue directe sur l'Atlantique et, par conséquent, développer la production de cette région, faisant en même temps de São Paulo un État de transit chaque jour plus important. A l'heure actuelle, le voyageur qui veut se rendre de Rio de Janeiro ou de Santos à Cuyaba, capitale de Matto Grosso, doit mettre trente-cinq à quarante-cinq jours pour faire ce voyage et payer de 345 à 376 milreis. La distance totale à parcourir par mer et voies fluviales n'est pas inférieure à 6.000 kilomètres, alors que, de Santos à Corumbá, cette distance presque en ligne droite est à peine de 2.000 kilomètres.

Pour transporter présentement une tonne de marchandises de Matto Grosso à Buenos Ayres, son port de transbordement, il en coûte 250 milreis; la même tonne paie, pour le transport de Matto Grosso à Santos, 578 milreis par chemin de fer et vapeur. Par le chemin de fer Nord-Ouest, le prix du transport d'une tonne de marchandises ne sera pas supérieur à 140 milreis. Il faut considérer que cette ligne, qui traverse une zone absolument neuve, est pour l'instant, et restera quelque temps encore, plutôt une ligne stratégique; mais l'achèvement de la Nord-Ouest jusqu'à Corumbá sera pour le Brésil un fait de haute valeur et de conséquences économiques importantes dans l'avenir.

XIII. — Nous avons entendu dire et lu beaucoup de mal de cette Compagnie de la Nord-Ouest où se trouvent investis de forts capitaux français; il y aurait eu du gaspillage et les travaux auraient été mal menés et exécutés. Il nous parut intéressant de nous rendre sur les chantiers et de suivre ensuite le tracé de la ligne, d'autant plus que nous avons le vif désir d'atteindre le Parana, soit par la forêt, soit en descendant le rio Tiété. Nous avons pu nous rendre compte que les critiques n'étaient nullement fondées, surtout si on considère les difficultés que les ingénieurs avaient à vaincre, mais nous fûmes très surpris de voir que sauf un ingénieur, M. Simon, qui semblait avoir à Bahurú un rôle assez effacé, il n'y avait, sur aucun point des travaux, d'ingénieurs français. De même que dans tant d'autres entreprises, nous nous bornons à être représentés par nos capitaux qui, dans bien des affaires, se présentent avec des gouver-



SÃO PAULO. — Deux aspects des chutes d'Itapura.

nantes anglaises, allemandes, américaines, canadiennes et même belges !

Les travaux de la ligne furent entrepris vers la fin de 1905 et depuis furent poussés avec activité. Au moment de notre passage, les rails atteignaient le kilomètre 355 au campement de Bacury. Aussitôt après avoir quitté Bahurú, son point initial, la ligne pénètre dans la forêt vierge, le *matto fechado*, qu'elle n'abandonnera plus jusqu'au Parana, sauf de petites éclaircies de campos à Miguel Calmon et à Santa Cruz.

Bahurú est une petite localité de 4.000 âmes environ, qui n'existe que depuis trois ou quatre ans et qui doit son existence à la construction des chemins de fer Sorocabana et Noroeste. Depuis ce point jusqu'à l'extrémité des rails, il y a quinze stations; cela ne veut pas dire qu'il y a là une agglomération plus ou moins importante, non ! Le pays était absolument désert avant la construction de la ligne. Autour de ces gares, construites assez solidement, on ne voit le plus souvent que quelques cases en troncs d'arbres et branchages; c'est là l'embryon d'une ville, d'un bourg ou d'un simple village. Tous les 8 ou 10 kilomètres, on voit une autre construction destinée à abriter l'équipe d'entretien de la voie; c'est tout.

Sur ce parcours de 350 kilomètres, si nouvellement ouvert à la civilisation, à l'agriculture et au commerce, où il n'existe pas encore de vrais centres de population, trois points se détachent comme pouvant devenir, dans un temps prochain, des localités florissantes; ce sont Jacutinga, Miguel Calmon et Santa Cruz. Le trafic de ce tronçon, et à plus forte raison jusqu'au Parana, est encore insuffisant et cette insuffisance ne pourra être compensée qu'après l'achèvement de toute la ligne. Toutefois, il est bon de faire remarquer que celle-ci, traversant une grande étendue de terres riches quoique incultes, la production s'accroît dans cette contrée avec une remarquable rapidité; car nous avons vu différentes stations expédier en quantités qui promettent, du tabac, du riz, du maïs, des haricots, des bois et divers autres produits.

XIV. — Lorsque nous arrivâmes à Bacury, extrémité de la ligne, l'entreprise des travaux avait changé de main. Nous pûmes facilement nous rendre compte qu'en ce qui concernait la construction de la voie, les critiques étaient assez justifiées.

Depuis Anhangahy jusqu'à Bacury, c'est-à-dire sur plus de 40 kilomètres, la voie dut être complètement refaite; on y pouvait noter des différences de niveau de 0^m, 50 à 0^m, 70. Toute cette partie a été refusée et n'est livrée au trafic que depuis peu. La nouvelle entreprise, sous la direction d'un ingénieur excellent, M. Sampaio Correa, mène les travaux avec énergie; cet ingénieur dut employer une partie du personnel qui travaillait sous ses ordres à Rio de Janeiro, car en raison des difficultés locales et de l'impaludisme, dû à la zone boisée du Tiété, qu'on longe plus ou moins près, le personnel avait en partie abandonné les travaux. Nous avons déjà dit que toute cette zone était peu connue, on y trouve plusieurs groupes d'Indiens réfractaires à la civilisation, qui vaguent à travers quelques régions avoisinant le tracé de la ligne. Il a fallu aux ingénieurs et à leurs travailleurs beaucoup de courage et d'énergie pour vaincre les obstacles qu'opposaient la forêt et les multiples rivières et arroyos dont elle est sillonnée.

Malheureusement, à cette distance de la côte et dans une région qui jouit d'une mauvaise réputation, le recrutement de la main-d'œuvre est difficile; aussi n'y avait-il à notre passage sur les chantiers que 4 ou 500 ouvriers, en général de la plus mauvaise qualité, vagabonds recrutés à Rio et à São Paulo et amenés à grands frais sur les chantiers. A leur arrivée à l'avancement, ces individus, déjà peu enclins au travail, sont démoralisés par les racontars de leurs devanciers; morts occasionnées par la fièvre palustre, récits d'attaques d'Indiens Coroados qui, en effet, attaquèrent plusieurs fois les *turmas*, ou groupés isolés, et tuèrent même quelques ouvriers qui se rendaient le matin à leur travail sans aucune précaution. Cependant tout le monde est armé jusqu'aux dents, il est peu d'ouvriers qui ne possèdent pas leur winchester et un revolver Browning; il se fait dans les camps une consommation incroyable de cartouches; on tire sur tout et à tout propos; on se croirait transporté en Californie à l'époque de la découverte de l'or.

Tous ces récits de morts et d'attaques, considérablement exagérés, contribuent à ce que les nouveaux arrivés, qui n'ont pour le travail qu'une sympathie fort modérée, se rendent sur les chantiers de fort mauvaise grâce. Nous avons pu constater que la moitié des groupes était le plus souvent indisponible pour

cause de maladie feinte ou réelle, le reste ne donnait certainement pas plus de quatre heures de travail utile par jour.

Quoique exagérée, la réputation d'insalubrité des rives du Tieté, longées sur une grande distance par le tracé de la voie, n'est pas tout à fait injustifiée ; il suffirait cependant d'un peu d'hygiène et de précautions pour se préserver de la *maleita* ou fièvre palustre, qui règne surtout pendant la saison pluvieuse. Malgré tous les efforts des ingénieurs, le personnel, en grande majorité ignorant et grossier, méprise les moindres préceptes d'hygiène et refuse de prendre les 50 centigrammes de sulfate de quinine que l'entreprise leur distribue gratuitement chaque jour par mesure prophylactique. Dans les infirmeries ou hôpitaux volants installés de distance en distance, nous avons vu des malades faire semblant de prendre, puis jeter les cachets de quinine qui venaient de leur être donnés. On peut s'étonner que, dans ces conditions, la mortalité ne soit pas plus élevée.

Les ingénieurs qui conduisent les travaux, en majorité de tout jeunes gens frais émoulus des écoles, mais bien encadrés, donnent pourtant l'exemple à leurs hommes et restent en bonne santé en ne prenant que les précautions les plus élémentaires. Il faut avouer cependant que ces ingénieurs mènent une vie rien moins qu'agréable, une existence en tout semblable à celle des premiers pionniers du Far-West, véritable vie de privations et de sacrifices, luttant avec la forêt dans une zone insalubre, vivant sans le moindre confort, de riz, de haricots noirs et de farine de manioc. Dirigés sur un point quelconque, sans campement d'aucune sorte, ils se construisent, avec les ressources du lieu, des cases en troncs de palmiers fendus en deux, couvertes provisoirement en branchages et plus tard en zinc, lorsque les communications plus faciles permettront un ravitaillement régulier. Jusqu'à l'arrivée des premiers lits de campement, leur couche se compose de quatre pieux fichés en terre sur lesquels est disposé, à 0^m,80 du sol, un sommier de rondins.

Malgré toutes ces conditions défavorables, on est étonné de voir le travail avancer peu à peu ; le terre-plein est achevé sur de nombreux tronçons qui n'ont plus qu'à être reliés entre eux. Au moment de notre passage, on attendait un millier de travailleurs venant des États du Nord, Ceara et Rio Grande do Norte, gens actifs, endurants et sôumis. L'ingénieur en chef affirmait que le

rail atteindrait le Parana au commencement de 1910, c'est un fait accompli. Nous avons remarqué même dans les rapports du Conseil d'administration de la Compagnie Nord-Ouest qu'on se figure Itapura sur les rives mêmes du Parana, il n'en est rien, les chutes et le point de ce nom se trouvent à 25 kilomètres environ en amont de l'embouchure du Tiété.

Déjà on a attaqué avec activité le tronçon de l'autre rive sur le territoire de Matto Grosso; de ce côté les travaux seront plus rapides, car le terrain est plus découvert, plus salubre et la pose des rails se fera avec facilité.

Il ne faut pas compter, toutefois, voir achever avant deux années les 970 kilomètres qui séparent Corumba du Parana. Le chemin de fer traversera ce fleuve sur un pont de 950 mètres en un point dénommé le Rebojo de Jupia, situé entre les rivières Jupia et Sucuriu, mais plus proche de la première que de la seconde. En cet endroit, le Parana a encore plus de 1.500 mètres de large; aux basses eaux, il laisse à découvert un immense lit de roches qui, partant des deux rives, s'avance vers le milieu du fleuve; celui-ci coule alors à travers un chenal n'ayant guère plus de 100 mètres de large. La partie du pont passant au-dessus de ce canal serait tournante. La nécessité de cette disposition n'apparaît pas très clairement, du moins à des profanes. Les piles du pont partant de chaque berge et reposant sur le fond de roches, auront forcément de 10 à 12 mètres de hauteur, le tablier restera certainement à 8 mètres au-dessous des plus hautes eaux. C'est là plus qu'il n'en faut pour laisser passer les vapeurs de fleuve qui, dans l'avenir, feront le service entre les chutes d'*Urubupunga* et celles du *Guayra* ou des *Sete Quedas*, après lesquelles le Parana est librement navigable jusqu'à Rio de la Plata. Entre les deux chutes, il y a plus de 500 kilomètres de navigables.

XV. — De Bacury à Itapura, nous dûmes faire trois jours de cheval à travers la picada, sentier récemment ouvert par les ingénieurs dans la forêt, pour les besoins du tracé; de Itapura au confluent du Tiété avec le Parana, et de là au Rebojo de Jupia, il nous fallut une autre journée en canot, quoique la distance ne soit pas très considérable. Au retour, le voyage s'opéra à cheval, car à contre-courant il eût fallu une quinzaine de jours de canot.

Tout ce parcours aurait été presque agréable si on n'était continuellement obsédé par le soin d'écartier de sa tête les bran-

ches et les lianes coupées à hauteur d'homme et qui menacent constamment le cavalier, ainsi que par la nécessité de franchir les troncs d'arbres, qui jonchent le sol. En outre, on est continuellement dévoré par une multitude de puces, de garapates et de moustiques, nos ennemis abhorrés; ces infernales bestioles mettent à une rude épreuve le caractère de l'homme le plus patient; nous avons acquis cette qualité sans doute, car nous



SÃO PAULO. — Le Tiété en dessous des chutes d'Itapura.

subissions les assauts de cette maudite engeance avec une résignation étonnante.

Itapura est le nom de chutes de toute beauté formées par le rio Tiété, arrêté par une barrière de rochers de forme elliptique. Les eaux du fleuve s'étendent tout d'abord en un lac immense, puis du centre de ce lac, elles se précipitent avec un bruit assourdissant d'une hauteur variant de 12 à 15 mètres dans l'immense crevasse qui lui offre une issue. De ce point, on entend également, lorsque le vent est favorable, le formidable grondement des chutes d'Urubupunga, plus importantes encore que celles d'Itapura, qui interrompent la navigation sur le Parana, quelques kilomètres plus au nord.

C'est environ à 25 kilomètres en aval d'Itapura, que le Tiété se jette dans le Parana. Cette importante rivière qui naît près de la ville de São Paulo, et a plus de 1.400 kilomètres de cours, n'est navigable que pour des embarcations ne calant pas plus de 60 centimètres, en raison des nombreuses *corredeiras* ou rapides, qui obstruent son cours et rendent sa navigation difficile et périlleuse.

Le campement de la Noreeste à Itapura est établi sur une sorte de promontoire situé sur la rive gauche du Tiété et au bas duquel grondent les cataractes. Ce campement se compose d'une vingtaine de huttes et cases en troncs d'arbres et branchages; quelques-unes sont couvertes en zinc. La station du chemin de fer se trouvera à environ 700 mètres de ce point appelé certainement à devenir plus tard une cité industrielle : l'endroit est favorable, entouré de forêts d'essences variées avec, dans les chutes, une force hydraulique constante de 150.000 chevaux. L'endroit, par instants d'une salubrité relative, peut être facilement assaini.

De ce campement d'Itapura, on est extrêmement surpris de voir pointer, au milieu de la forêt, de l'autre côté du Tiété, le clocher d'une église, puis, çà et là, les vestiges de quelques habitations. Ce sont les ruines de l'ancienne colonie militaire d'Itapura, installée vers 1855, au moment de la guerre du Paraguay, par l'empereur Dom Pedro II, dans le but d'empêcher les Paraguayens d'envahir l'État de São Paulo par le Parana et le Tiété.

Pour édifier les constructions de cette colonie dont deux des plus importantes, la *casa directoriale* et l'église, subsistent encore presque intactes, surtout la première, il a fallu apporter tous les matériaux de Piracicabá, à l'aide de canots qui suivaient la rivière de ce nom, affluent du Tiété, puis ce dernier. Il fallait, à ces canots, cinquante jours de bonne navigation à la descente pour atteindre Itapura et plusieurs mois pour remonter (1).

(1) C'est à Porto Felipe sur le rio Piracicabá que les paulistes s'embarquaient pour aller par eau à Cuyaba. De nombreuses pirogues portaient au Paraguay et au Matto Grosso des objets manufacturés et rapportaient en échange de l'or et des diamants. Elles descendaient le Tiété et le Parana, elles remontaient le rio Pardo jusqu'au Camapuan, d'où elles se transportaient sur les rivières Cochim et Taquary, descendaient cette dernière jusqu'au S. Lourenço, qu'elles remontaient jusqu'au Cuyaba et gagnaient la ville de ce nom. Le voyage aller et retour durait deux ans au milieu de difficultés qu'on peut concevoir.

Le ravitaillement de la colonie s'opérait également par la rivière, seul chemin connu, à l'aide de ces mêmes canots. Mais il arriva souvent que ces fragiles embarcations se perdirent dans les rapides, et la colonie connut plusieurs fois la famine. Cette colonie, située à plusieurs semaines de l'agglomération la plus proche, avait en outre à se défendre contre les attaques des Indiens et de la maleita, ou fièvre palustre. Malgré tout, ce petit



SAO PAULO. — Sur le Rio Tiété près de son embouchure avec la Parana.

centre devait avoir acquis une certaine importance lorsqu'il fut abandonné il y a une trentaine d'années, sur l'ordre du gouvernement, pour qui il constituait une lourde charge et un souci.

La forêt vierge ne tarda pas à reprendre possession des jardins et des vergers soigneusement enclos, et c'est du milieu d'une brousse compacte que surgissent les ruines de ce qui fut autrefois la colonie militaire d'Itapura, si isolée, si éloignée, et surtout si ignorée de tous, qu'on en avait perdu jusqu'au souvenir. Ce

fut une surprise et une révélation lorsque, en 1906, la Mission Géologique et Géographique, commandée par l'ingénieur João Cardoso, aborda à cet endroit et signala le fait.

A l'heure actuelle, ce point n'est plus complètement désert, il sert de refuge à deux ou trois aventuriers, Brésiliens les uns, Paraguayen l'autre, ayant eu des difficultés avec les autorités du Matto Grosso ou du Paraguay pour quelques morts malheureuses. Là, il n'y avait, — pas plus qu'aujourd'hui d'ailleurs, — aucune autorité pouvant leur demander compte de leurs actes, ils purent donc vivre et prospérer tranquillement. Une quinzaine de caboclos avec leurs familles ne tardèrent pas à venir augmenter le groupe et aujourd'hui ces aventuriers, un surtout, sont les personnages les plus riches et respectés de cette partie du sertão brésilien. Au moment de notre passage, nous trouvâmes même là un Syrien, entreprenant comme tous ceux de son pays, qui s'édifiait une case de briques en terre sèche, afin d'y installer un petit commerce que certainement il fera prospérer.

XVI. — Nous achèverons ce bref aperçu de l'État de São Paulo en donnant quelques chiffres officiels sur le budget de l'État pour l'exercice 1912.

Le budget de l'État de São Paulo a été fixé, pour l'année 1912, aux chiffres suivants : la recette est estimée à 52.151 contos, soit 43.024 de recette ordinaire et 9.127 de recette extraordinaire. La dépense est établie en 49.622 contos et 867 milreis distribués de la façon suivante. Intérieur, 13.939 contos 167 milreis; Justice, 12.591 contos 691 milreis; Agriculture, 6.712 contos 778 milreis; Finances, 16.379 contos 229 milreis. Le solde de 2.528 contos 132 milreis sera appliqué à des travaux publics, subventions et secours.

Les principales sources de revenu ordinaire sont ainsi divisées : droits d'exportation de café, 25.000 contos; droits de transmission entre vifs, 4.500; de transmission de propriété *causa mortis*, 1.200; immobilière, 1.100; égouts de la capitale et de Santos, 1.500; consommation d'eau, 2.200; recouvrement de la dette active, 830; impôts sur le capital commercial, 800; taxe additionnelle, 850; impôts sur le capital des sociétés anonymes, 700; sur le capital particulier employé en emprunts, 600; impôt de consommation de l'eau-de-vie, 450; et autres chiffres inférieurs.

Les sources de revenu extraordinaire sont : indemnisation, 7.000 contos; éventuelles, 800; impôts sur les loteries, 727; ventes des établissements de l'État, 600. L'actif de l'État était, à la fin de l'exercice 1909, de. 744.308 contos de reis.

la dette externe établie s'élevait à . .	69.167	—
la dette interne	—	à . . 19.960 —
et la dette mobile	—	à . . 8.370 —

En 1912, la dette de valorisation du café était de 273.857 contos.

Plusieurs autres dettes. 47.293 —

Total de la dette interne. 419.293 —

Patrimoine de l'État . . 97.725 — (Un conto 1.650 fr.)

LIBRAIRIE ORIENTALE ET AMÉRICAINÉ

MARCEL DUBOIS

*Professeur de Géographie Coloniale à la Sorbonne,
Membre du Comité de la Ligue Maritime française.*

La Crise Maritime. Un fort volume in-8° écu, broché
(*Bibliothèque des Amis de la Marine*) 6 »

MARCEL A. HÉRUBEL

*Docteur ès sciences,
Professeur à l'Institut maritime.*

Pêches Maritimes d'autrefois et d'aujourd'hui.
Un volume in-8° écu, broché (*Bibliothèque des Amis de la Marine*) 5 50
(*Ouvrage couronné par la Société de Géographie commerciale.*)

HENRY ROLLIN

Enseigne de vaisseau.

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

GEORGES MORAEL

Armateur.

La Marine Marchande et son Personnel. Un fort
vol. in-8° écu, broché (*Bibliothèque des Amis de la Marine*) . 5 »

MARCEL BRUNET

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

JOSEPH DAUTREMER

*Consul de France,
Professeur à l'École des Langues Orientales.*

La Grande Artère de la Chine : le Yangtseu. Un
volume in-8°, avec illustrations et carte hors texte, broché. 6 »

JOSEPH DAUTREMER

L'Empire Japonais et sa vie économique. *Nouvelle
édition, revue.* Un volume in-8°, avec illustrations et carte hors
texte, broché 6 »
(*Ouvrage couronné par la Société de Géographie commerciale.*)
