

PAUL WALLE

Chargé de mission du Ministère du Commerce,

176
D
AU BRÉSIL

APERÇU GÉNÉRAL

RIO-DE-JANEIRO. — FINANCES. —
INDUSTRIES. — CHEMINS DE FER. —
MARINE MARCHANDE. — ETC..

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE

E. GUILMOTO, Éditeur

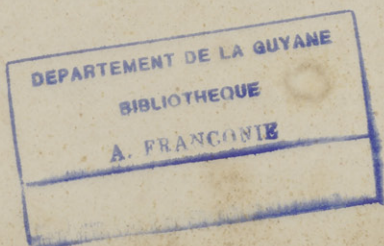
6, Rue de Mézières, PARIS

—
1912

Consulat du Brésil
Cayenne

AU BRÉSIL

APERÇU GÉNÉRAL



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 8

PAUL WALLE

Chargé de mission du Ministère du Commerce.

—
AU BRÉSIL

—
APERÇU GÉNÉRAL

RIO-DE-JANEIRO. — FINANCES. —
INDUSTRIES. — CHEMINS DE FER. —
MARINE MARCHANDE. — ETC..

—
PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINÉ

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 27⁵/₈ 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 6⁷/₈.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Je n'ai pas eu le plaisir de faire de voyage au Brésil. C'est dans ses publications que je l'ai étudié et qu'en apprenant à le mieux connaître, j'ai pris davantage confiance dans son avenir. Le volume que publie M. Paul Walle et auquel j'ai accepté très volontiers de servir d'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. Cuir et peaux sont fournis principalement par les trois États méridionaux du Brésil, qui sont limitrophes de la République Argentine et qui lui ressemblent quelque peu par leur économie rurale et par leurs vastes pâturages dans lesquels les animaux vivent en liberté tout le cours de l'année ; São Paulo, Minas Geraes, Goyaz, Matto Grosso sont aussi des pays d'élevage. Le maté, feuille d'un arbre qui a l'aspect d'un grand houx, est encore presque exclusivement un produit spontané des forêts du sud que les habitants préparent par des procédés primitifs de torréfaction. M. Walle a décrit ces procédés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) 88 millions au commerce général.

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

E. LEVASSEUR.

MESURES BRÉSILIENNES ANCIENNES

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

Mesures de Poids

Tonelada ou tonne.	793 kg. 238
Quintal	58 kg. 758
<i>Arroba</i> métrique.	15 kg.
Libra ou livre	458 gr. 03
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.

APERÇU GÉNÉRAL



INTRODUCTION

Il fut longtemps d'opinion courante en Europe, que l'Amérique latine formait un ensemble de nations incapables, réfractaires au progrès, d'une inactivité morbide, brouillonnes, imprévoyantes, exploitées par des politiciens et des administrateurs sans scrupules; nations qui, situées dans des territoires richissimes, étaient néanmoins prédestinées à la ruine ou à la décadence, qui jamais ne pourraient sortir de l'état de stagnation dans lequel elles végètent. Cependant, devant l'activité prodigieuse déployée par quelques-unes de ces nations, notamment le Brésil et la République Argentine, l'opinion de l'Europe s'est modifiée en découvrant qu'il y avait dans ces pays un champ d'utilisation immensément productif pour ses capitaux.

Le Brésil surtout, longtemps délaissé, n'a pas manqué d'attirer les regards jusque-là distraits du Vieux Monde par ses ressources aussi variées qu'inépuisables et par sa vitalité profonde.

Toutefois, si l'on connaît l'immensité du territoire du Brésil et vaguement celle de ses ressources, on l'ignore généralement au point de vue de sa vie intime, politique et morale, on ignore

surtout les progrès matériels qu'il a réalisés en fort peu de temps.

Chargé par M. le Ministre du Commerce de parcourir les divers États du Brésil, à l'effet d'en étudier la situation économique et les ressources, et d'examiner les méthodes commerciales employées par nos concurrents étrangers, nous venons pour la quatrième fois de visiter ce pays, et nous devons dire, tout d'abord, que ses progrès récents dans l'ordre moral et matériel, son développement commercial et industriel, son énorme effort pour développer les communications nous ont réellement surpris.

Au cours de trois voyages antérieurs, nous avons été appelé à visiter à deux reprises, plus particulièrement l'Amazonie et les principaux centres du littoral, et la troisième fois, l'extrémité occidentale de l'État de Parana dans sa partie arrosée par le fleuve de ce nom, ainsi que la partie de l'État de Matto Grosso desservie par le rio Paraguay. Cette fois-ci, tout en parcourant des régions nouvelles, nous avons étudié particulièrement les États du Centre et du Sud du Brésil dont le développement est beaucoup plus remarquable; puis, nous avons consacré la seconde partie de notre voyage aux États du Nord, négligés par la plupart des voyageurs, régions un peu oubliées dont l'évolution s'opère avec lenteur, exception faite des deux capitales de l'extrême nord, Para et Manaos.

Il existe, depuis quelque temps, un certain nombre d'ouvrages sur le Brésil; ces livres traitent, le plus souvent, de régions toujours les mêmes, comme si Rio de Janeiro et São Paulo formaient tout le Brésil; ils remplissent cependant leur mission : faire un peu plus de lumière sur les choses de ce pays. Certains sont des ouvrages traitant de sujets spéciaux, bourrés de chiffres et trop abstraits pour qu'ils puissent être utilisés par le grand public. Les autres, plus nombreux, rédigés par des voyageurs qui ne recherchent que des émotions et des paysages, sont des journaux de route où l'on ne trouve guère décrites que les beautés de la nature et la splendeur de la végétation.

Naturellement, ces voyageurs ne se préoccupent pas d'épuiser leur sujet. Ils négligent de parti pris ce qu'ils voient tous les jours chez eux, et n'accordent leur intérêt qu'aux choses qui, pour eux, sont nouvelles. Au Brésil, ces touristes s'extasient

devant la beauté des paysages, mais ne songent pas aux milliards de tonnes de fer qui gisent inexploitées dans le sous-sol de certains États; ils parlent avec admiration des forêts amazoniennes et mentionnent d'un mot rapide les ressources immenses et l'industrie du caoutchouc; ils n'aperçoivent pas l'importance des plaines du Rio Grande qui leur semblent trop monotones; on informe le monde de l'humidité et de la chaleur tropicale de l'Amazonie, mais on passe sous silence la salubrité de Bello Horizonte, de São Paulo, du Parana, du Rio Grande do Sul, etc., on intéresse le lecteur par le récit de voyages à cheval ou en charrette dans certaines zones, mais on oublie le confort de 19.000 kilomètres de voies ferrées. En résumé, on dépense, pour peindre le soleil, la flore et les merveilles naturelles, infiniment de lyrisme et de poésie, mais il apparaît sans intérêt de décrire les villes, leur vie, leurs progrès, de renseigner sur la valeur et l'avenir probable du pays.

Au cours de notre voyage à travers les États-Unis du Brésil (1) nous avons pu contrôler l'exactitude de ce qui a déjà été écrit, nous avons essayé de compléter notre connaissance du pays, de nous former une opinion sur les progrès réalisés ou en cours de réalisation, sur le caractère et les mœurs du peuple brésilien. Ce sont les renseignements et les impressions recueillies que nous allons résumer aussi fidèlement que possible.

Mais le Brésil est un pays tellement vaste qu'il est nécessaire de diviser notre voyage en deux parties (de l'Uruguay au Rio São Francisco et du Rio São Francisco à l'Amazonie), constituant deux livres distincts. Il sera même difficile de faire rentrer dans ces deux ouvrages tous les renseignements, toutes les indications que nous voudrions donner sur chacun des vingt États,

(1) Voici quel fut l'itinéraire suivi : après avoir visité Rio et les principaux centres de l'Etat de Rio de Janeiro, nous nous rendîmes dans l'Etat de São Paulo que nous parcourûmes à peu près dans tous les sens. Puis, profitant de la ligne Mogyana, ce fut le sud de Goyaz, par le chemin de fer du nord-ouest, et en suivant le tracé de la ligne en construction nous atteignîmes Matto Grosso; de retour par le même chemin, nous visitâmes ensuite les Etats de Parana, Santa Catharina et Rio Grande do Sul. Revenu à Rio en visitant le littoral sud, nous nous rendîmes ensuite dans l'Etat de Minas Geraes que nous traversâmes jusqu'au rio São Francisco, à Pirapora. Rentré à Rio après avoir visité les principales villes de l'Etat de Minas Geraes et la région que doit traverser la ligne dite Victoria-Minas, nous repartîmes pour parcourir successivement les Etats de Espirito-Santo, Bahia, Alagoas, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceara, Maranhão, Pará et Amazonas. Au cours de ce voyage, nous parcourûmes la presque totalité du réseau ferré brésilien et suivîmes partie du tracé des lignes en construction.

sur le District et le Territoire Fédéral de l'immense Confédération, qui mériteraient chacun un volume spécial : c'est donc toute une bibliothèque qu'il faudrait actuellement écrire sur le Brésil, si l'on voulait l'étudier en détail.

Dans cet ouvrage, exclusivement destiné à la vulgarisation et à l'information, on ne trouvera pas d'extraits de notes de voyage, d'incidents insignifiants, d'anecdotes personnelles, qui tiendraient une place plus utilement remplie par des renseignements d'ordre général. Dans ce premier travail, nous condenserons, de la façon la plus large possible, tout ce que nous avons pu apprendre sur les États de Rio de Janeiro, São Paulo, Goyaz, Matto Grosso, Parana, Santa Catharina, Rio Grande do Sul et Minas Geraes. C'est-à-dire dans l'ordre où nous avons accompli ce parcours, tous les États du sud, plus, ceux de Matto Grosso, Goyaz et Minas Geraes au centre.

On verra que le progrès accompli par le Brésil est vraiment considérable. Une ville a été transformée, assainie, embellie en quatre années; des ports, Santos et Rio de Janeiro, ont été construits, quatre autres sont en construction et un en projet, des lignes ferrées ont été poussées loin vers l'intérieur, ouvrant des régions entières au commerce et à la civilisation; dans tous les grands centres de nombreux établissements industriels se sont créés; le pays s'est couvert d'un immense réseau télégraphique qu'il prolonge sans cesse vers les régions les moins exploitées et les plus sauvages; les chemins de fer combinés avec la navigation maritime ont, dans certaines régions, décuplé les forces productrices.

Il n'y a pas un seul État ou ville du Brésil qui ait cessé de payer les intérêts de ses emprunts extérieurs; depuis la proclamation de la République, en 1889, le Gouvernement fédéral a toujours, même dans les circonstances difficiles, observé ses engagements vis-à-vis des nations européennes. C'est ce trait caractéristique de la Fédération brésilienne qui engage l'Europe à lui ouvrir un large crédit, l'aidant ainsi à accentuer son mouvement progressif.

D'autre part, le Brésil paraît fermement résolu à développer son agriculture; un septième ministère, celui de l'Agriculture, a été créé en 1909. Le fait que pour la première fois le gouvernement intervient sérieusement en cette matière démontre qu'on

est fermement résolu à stimuler cette source de production. Les premiers efforts agricoles dans les États de São Paulo et Minas Geraes donnent déjà les meilleurs résultats.

En revanche, nous avons vu, dans ce vaste pays, des montagnes de fer à 68 et 70 p. 100 recouvrant des régions entières, attendant toujours le mineur. Nous avons vu des zones favorables à la culture du blé rester stériles, quand on en importe d'énormes quantités; nous avons vu des terres incomparables pour la culture du coton qui ne produisent pas de coton; et, pour la même raison, des terres immenses propres à la culture du riz, des forêts de bois de construction, de grandes forêts de pins, restent improductives parce qu'inexploitées. La mer, les fleuves et les lacs abondent en poisson, et le poisson coûte plus cher que la viande. Dans des régions fécondes où devraient abonder les légumes et les plantes maraichères on a peine à s'en procurer.

Le peuple mange des *fejoes* (haricots noirs) en guise de légumes, de la viande sèche pour du bœuf frais, de la morue au lieu de poisson frais. Il suffirait d'un peu plus d'énergie et d'ambition, de moins de routine parmi les classes pauvres pour améliorer leur sort. L'indolence native reste cependant maîtresse, surtout dans les États du nord où dominent les nègres et hommes de couleur.

Tous ces faits nous ont semblé plus importants à noter que les beautés indéniables de la Serra dos Orgaos, celles qu'on aperçoit du Corcovado, la grandeur de la forêt amazonienne, la majesté des sites tels que la cataracte de l'Iguassu, celle de Paulo Affonso, de l'Urubu Pungá ou d'Itapura, beautés qui méritent d'être mentionnées, mais qui doivent passer au second plan.

Nous souhaitons que nos amis brésiliens ne trouvent pas trop sévères les quelques critiques dispersées dans cet ouvrage et ne s'offensent pas d'opinions qui parfois ne s'accordent pas avec les leurs; il n'y a là aucune malveillance, bien au contraire, car en ce faisant, nous croyons être utile à cet immense et beau pays, où nous avons reçu partout l'accueil le plus cordial, l'hospitalité la plus large et la plus courtoise (1).

(1) A ce sujet, qu'il nous soit permis d'adresser ici au gouvernement brésilien, l'expression de notre vive gratitude pour l'accueil si gracieusement affable, qui nous a été réservé pendant tout notre voyage à travers la Confédération brésilienne. Nous

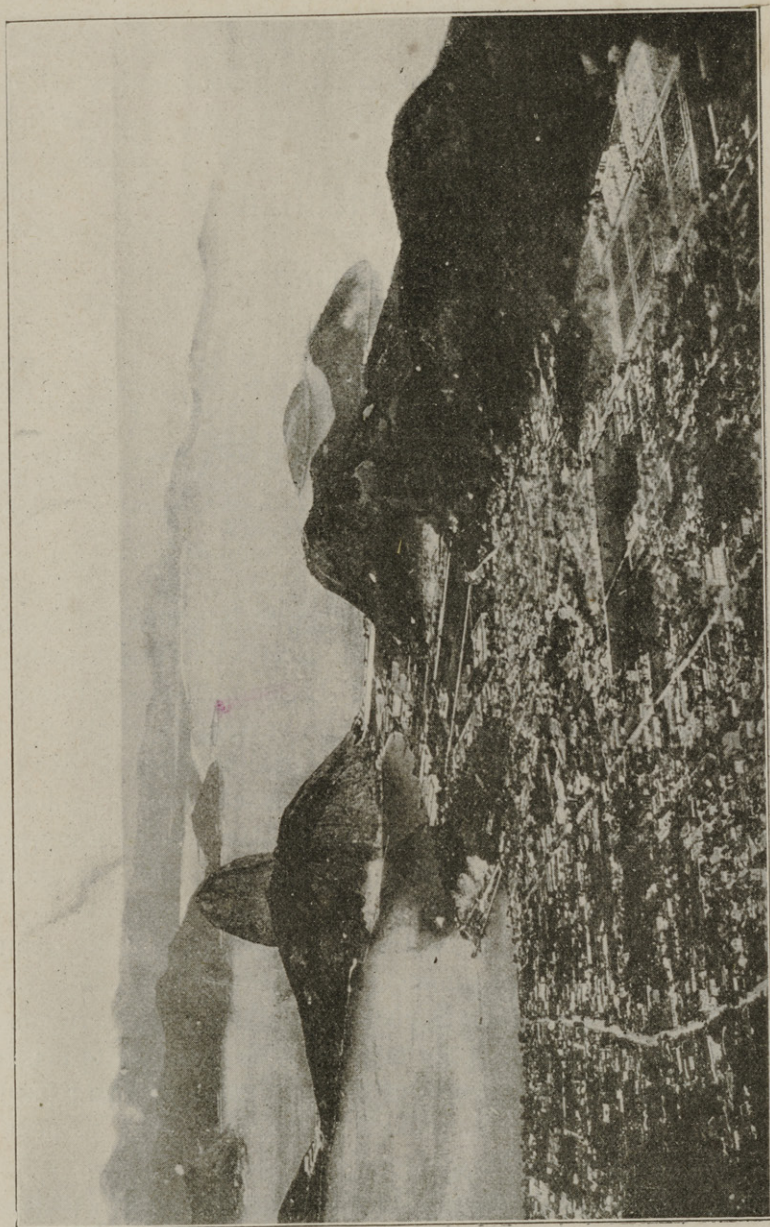
Si, d'un côté, il y a au Brésil des gens qui n'aiment pas à être contredits dans leur manière de voir et préfèrent les flatteries et les approbations continuelles à une observation juste et bienveillante, comme s'il existait une nation au monde qui ne possède pas ses petits et grands défauts, il ne manque pas, dans ce pays où le soleil rend le sang plus ardent, d'hommes calmes et réfléchis dont l'esprit lucidement pratique ne saurait voir de l'hostilité où il n'y a que sincérité et sympathie.

Le Brésil n'a pas besoin de sottes flagorneries, ce qu'il lui faut avant tout, c'est faire connaître la vraie histoire de son climat, de ses ressources, de son gouvernement, de ses progrès; c'est à force de redites qu'il pourra effacer de l'esprit des simples l'idée que le Brésil n'est guère autre chose qu'une immense forêt à la végétation tropicale et plus ou moins malsaine.

Le Brésil se développe, en dépit des jaloux et des malveillants, et il continuera à se développer par la force des choses, même malgré les fautes et, si cela était possible, malgré la volonté de ses gouvernants.

Si cet ouvrage, où nous nous bornons à faire la description instructive, utile et pratique des conditions économiques du pays, ne contient pas toujours des choses entièrement nouvelles, nous avons du moins le mérite d'avoir vu et touché les choses que nous vous décrivons; nous nous proposons d'attirer une fois de plus l'attention sur un pays riche entre les plus riches, et digne d'être choisi pour nombre d'entreprises industrielles, commerciales et de colonisation. L'avenir du Brésil est immense ce pays est digne d'être connu, étudié avec grand soin, digne d'être parcouru aussi fréquemment qu'il le fut peu jusqu'à ce jour.

n'oublierons jamais surtout les affectueuses marques d'intérêt qui nous ont été témoignées par M. Wenceslau Braz, président de l'Etat de Minas Geraes, à la suite du lamentable accident qui occasionna la mort de M. Ernest Dubosc, ingénieur agronome, notre regretté compagnon de voyage, accident survenu au moment où nous allions atteindre le Rio São Francisco.



RIO DE JANEIRO. — Entrée de la baie, et vue du quartier de Botafogo.

CHAPITRE PREMIER

RIO DE JANEIRO

I. Arrivée et débarquement. — II. Transformation et embellissements. — III. Assainissement de la ville. — IV. Comment on vainquit la fièvre jaune. — V. Rio, ville de tourisme. — VI. Une nouvelle capitale du Brésil. — VII. Principaux monuments, églises, places et jardins. — VIII. Les « bonds ». — IX. Voitures et automobiles, tarifs. — X. Excursion aux environs, le Jardin botanique. — XI. Le Corcovado. — XII. La Tijuca. — XIII. Théâtres. — XIV. Hôtels et prix de la vie. — XV. Prix des loyers, coutumes locatives. — XVI. Service des eaux. — XVII. La police et les pompiers. — XVIII. La « Light and Power ».

Le voyageur qui arrive au Brésil pour la première fois est toujours agréablement impressionné, et cette impression semble toujours nouvelle à celui qui déjà l'a maintes fois éprouvée. Trois choses surprennent dès l'abord : ce sont la hauteur, la forme et la couleur des montagnes. Aux approches de Rio de Janeiro, la silhouette de celles-ci figure exactement un colosse étendu sur les dos selon l'attitude des statues couchées sur les tombeaux du Moyen Age, c'est « *O gigante que dorme* », le géant qui dort.

On s'imagine généralement trouver dans la face de ce géant le type bourbonien. Les sommets s'enchevêtrent en effet avec assez d'harmonie pour composer un profil d'une parfaite régularité, mais à mesure qu'on se rapproche de terre, cette masse uniforme se disjoint peu à peu et n'offre bientôt plus au regard que des montagnes vigoureusement tourmentées dont les perspectives se perdent à l'horizon.

Puis c'est l'entrée dans cette baie féérique de Rio de Janeiro, après avoir longé la chaîne de montagnes dont les versants descendent en pentes rapides sur le rivage, des îlots dénudés et des îles couvertes de palmiers et de bananiers ; le paquebot se dirige brusquement vers un chenal étroit, une coupure ouverte

dans les flancs des monts, sorte de portique précédé de deux énormes rochers appelés « dos Irmaos ». Ce passage franchi, l'immense baie apparaît avec son cadre majestueux de serras.

On passe tout d'abord entre les forteresses de Santa Cruz et de São João; une troisième de construction récente, Imbuhy, se dissimule en avant de la première; au milieu du goulet se trouve l'îlot forteresse de Lage. On passe le Pão de Assucar, cet immense monolithe, dont le nom, Pain de Sucre, indique la forme. Ce rocher s'avance à la porte même de la baie qu'il resserre considérablement et met à l'abri des coups de pleine mer. En face on aperçoit les hauteurs de Petropolis et la Serra dos Orgaos, crêtes élevées dont les fines aiguilles forment comme les tuyaux d'un orgue colossal. A gauche on révoit les trois pics abrupts de la Tijuca, de la Gavea, du Corcovado dont l'étroite terrasse surplombe les précipices, et qui fait le gros dos, justifiant ainsi son nom de Bossu, puis d'autres montagnes escarpées; ce sont enfin les innombrables *morros* qui s'élèvent partout à foison, endroits fort impropres, semble-t-il, à la construction d'une ville; cependant, elle est là, étendant comme un poulpe géant ses multiples bras par les vallées et rivalisant en progrès avec les plus importantes villes européennes.

Le *Chili*, des Messageries Maritimes, à bord duquel nous avons fait la traversée, jette l'ancre en face, entre l'île Fiscal et celle das Cobras, car quoique les quais du port soient complètement achevés sur une grande surface, on n'y débarque pas encore. Nous devons attendre une heure la visite, après quoi, ce sont les formalités douanières, extrêmement ennuyeuses, à subir avant de pouvoir débarquer. Il faut donc, encore une fois, avoir recours aux *catreiros*, marinières ou canotiers du port, qui exploitent sans vergogne le voyageur inexpérimenté qui passe par leurs barques.

S'il se laisse faire, ce voyageur pourra payer jusqu'à dix milreis (15 francs) pour être conduit à terre, lui et le peu de bagages qui ne passent pas par la douane; en réalité, c'est encore chèrement payé lorsqu'on donne deux ou trois milreis; d'autant plus qu'arrivés à terre, il faut encore passer par les mains des *carregadores*, portefaix rapâces qui exigent une somme égale ou à peu près pour le transport des bagages à l'hôtel. Il faut avoir soin de faire son prix à l'avance, et ne pas

donner plus de deux ou trois milreis pour ce service, sauf si l'on possède de nombreux bagages.

II. — Dix minutes après avoir quitté le paquebot, on se trouve sur les quais Pharoux, habituel débarcadère des voyageurs. C'est alors que celui qui, comme nous, n'est pas revenu à Rio depuis quelques années, commence à se trouver désorienté devant la surprenante transformation de la vieille cité coloniale. C'est en effet une vraie métamorphose qui a modifié l'aspect de cette ville, que nous avons déjà visitée à quatre reprises différentes, si bien qu'elle apparaît aujourd'hui absolument méconnaissable.

On ne voit plus maintenant, dans le quartier des affaires qui s'étend depuis les quais jusqu'à la rue Uruguayana, les magasins de pauvre mine, aux façades souillées de poussière et de boue, les enseignes fantaisistes et mal tracées, et, surtout, les chaussées mal pavées, défoncées, ravinées, creusées de trous boueux après chaque orage. A la place du vieux marché construit auprès du bassin empuanti de la *marinha*, à droite de la place 15-de-Novembre devenue un beau jardin, on a élevé un édifice tout en fer occupant un espace de 23.000 mètres carrés, ayant quatre faces de 150 mètres chacune, au centre desquelles se dressent quatre portes monumentales, les quatre côtés vers les quatre points cardinaux. Chaque angle est dominé par une tour, dans les sous-sols sont installées des chambres frigorifiques d'une capacité de 800 mètres cubes; l'accès de l'édifice s'opère par quatre larges rues partant des portes et par quatre autres rues diagonales partant des angles et convergeant vers le pavillon central.

Au lieu des rues étroites, sombres et irrégulières, des passages et ruelles cachées, des places mesquines ou sans élégance, on voit une vaste ville moderne, aux avenues larges et longues, qui rappellent les plus belles artères des métropoles européennes; on y trouve maintenant des voies spacieuses et claires, un grand nombre de jardins abondamment fleuris et ombragés, des places vastes et bien alignées, aux environs desquelles disparaissent les vieilles maisons coloniales affaissées et sans goût, enfin, des rues bien pavées ou asphaltées.

S'il reste encore nombre de rues étroites qui conservent à la ville un cachet original, les maisons en sont propres, les magasins et les étalages coquets.

La surprise devient plus grande lorsqu'on parvient à cette superbe Avenida Central, longue de 2 kilomètres, semée de nombreux refuges et bordée d'édifices d'architecture variée, quelques-uns assez excentriques, il est vrai, mais d'un bel aspect en général. Il faut regretter que les arbres plantés au centre des refuges et destinés à égayer l'avenue et surtout à l'ombrager, s'obstinent à ne pas vouloir croître; peut-être est-ce qu'ils sont trop étranglés et peu arrosés. Pour construire cette avenue, il fallut abattre plus de cinq cent cinquante immeubles. Il n'y a pas assez d'éloges pour vanter la création de l'incomparable *avenue Beira Mar* qui contourne la baie sur 5.200 mètres; elle commence à l'extrémité de l'Avenue Centrale pour finir près de l'École Militaire; elle forme quatre sections: Praia da Lapa, da Gloria, do Flamengo, de Botofago.

L'avenue Beira Mar donne l'impression d'une longue suite de jardins fleuris, ombragée d'une multitude d'arbres qui, là, se sont développés rapidement. A la Praia da Gloria, sur l'emplacement des immeubles démolis de l'ancien marché du même nom, on a créé un magnifique jardin où figurent avec le monument du IV^e centenaire de la découverte du Brésil par Cabral, la statue du vicomte de Rio Branco et une élégante fontaine.

Lorsque les travaux du port seront achevés, cette avenue sera prolongée jusqu'à São Christovao, elle aura alors une longueur de 11 kilomètres, ce qui en fera une des promenades les plus belles qui existent.

Des quartiers entiers sont tombés encore sous la pioche des démolisseurs, pour opérer le percement de deux autres avenues, l'avenue Mem de Sà, qui part du Largo da Lapa pour atteindre, au bout de 1.550 mètres, la rue Frei Caneca, puis l'avenue Salvador de Sà, du nom du second gouverneur de Rio de Janeiro; dix-sept rues nouvelles ont été percées, sans compter le nombre de celles qui furent élargies et prolongées. Parmi celles-ci, il faut signaler la rue Maréchal-Floriano, l'avenue Passos, Visconde de Inhauma, Uruguayana, rua do Acre, de 7-de-Setembro, da Assembleia, 1^{er}-de-Março, etc., etc. Dans toutes ces rues, on remarque le pavage parfait, l'emploi de l'asphalte tendant à se généraliser, les files de beaux arbres et les édifices modernes qui les bordent.

Une des curiosités de Rio, l'Avenida do Mangue, avec sa qua-

druple file de magnifiques palmiers, a été embellie et élargie; le canal de Mangue, jadis creusé sur l'emplacement d'un vaste marécage, pour le dessécher, était devenu un véritable foyer d'infection plein de détritns et sans communications avec la mer. Aujourd'hui, ce canal a été élargi et complètement reconstruit en maçonnerie et prolongé jusqu'à la mer, à l'endroit où commencent les quais du nouveau port. L'ancien canal avait 1.200 mètres en ligne droite, son prolongement est de 1.500 mètres, les parois en sont fréquemment enduites de goudron, les bords sont protégés par une balustrade ornementée, ainsi que les ponts qui relient les deux rives.

Il est vraiment déplorable que les quatre rangées de merveilleux palmiers qui suivent les deux avenues de chaque côté du canal soient aussi négligées par les architectes de la Municipalité; aucun espace n'a été ménagé à la base de ces arbres pour qu'ils puissent jouir de l'air et de la pluie, si bien que quelques-uns sont morts et ont perdu leur magnifique panache : il ne reste que le tronc pour garder l'alignement.

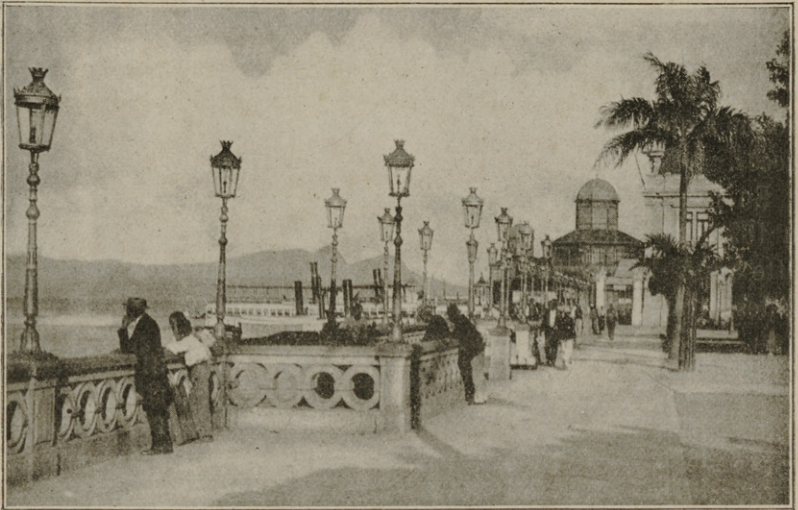
Les environs n'ont pas été oubliés. Des beaux sites abandonnés de la Tijuca, on a fait un parc splendide sur le Alto Boa Vista; on a remplacé l'ancien chemin raviné de Quebra Cangalhas par une excellente route. Dans le quartier São Christovão, on a créé la place Maréchal-Deodoro, aujourd'hui la plus grande de la ville avec 180.000 mètres carrés, bien tracée, fleurie et plantée d'arbres.

Le quadrilatère formé par la Praça da Republica, jardin deux fois plus vaste que la Concorde, où se trouvent réunis une multitude de spécimens de la flore tropicale, a été également planté d'arbres, qui font de ce quartier l'endroit le plus ombragé de Rio.

La transformation de Rio de Janeiro, entreprise pendant la présidence du D^r Rodrigues Alves, par un préfet énergique et de talent, M. Pereira Passos, qui, à juste titre, est considéré comme le Haussmann du Brésil, a été une transformation surprenante par sa rapidité. En effet, il n'y a pas d'exemple de travaux d'une aussi colossale importance exécutés en si peu de temps. Des œuvres qui partout sont exécutées successivement et par intervalles furent faites d'un seul coup; construction de ports, percée d'avenues, de rues, de places, construction d'écoles et d'édifices,

repavage des rues défoncées et élargies, service électrique de la lumière et des transports, tout cela fut achevé en quatre ans, d'un seul et immense effort, à coups de millions il est vrai, mais cet effort a transformé une ville des temps coloniaux en une belle ville moderne.

III. — Ces travaux d'embellissement sont certainement remarquables, mais ce dont le gouvernement brésilien peut se louer le plus, c'est d'avoir opéré en même temps l'assainissement de la capitale, dont l'insalubrité discréditait l'état sanitaire du Brésil dans son ensemble. La fièvre jaune, apportée



RIO DE JANEIRO. — Les quais Pharoux.

en 1849 par les navires *Alonso* et *Navarra*, venant de l'Amérique Centrale, fit éclater une redoutable épidémie dès les premiers jours de 1850; depuis, cette redoutable maladie s'installa à demeure dans la capitale du Brésil, à Bahia, à Santos, rayonnant parfois dans d'autres centres. La mauvaise renommée de Rio de Janeiro n'était pas occasionnée par le grand nombre de décès, mais surtout sur la proportion considérable d'étrangers atteints. On peut se rendre compte de cette proportion au moyen des chiffres suivants fournis, avec toutes les indications, sur la lutte entreprise contre la fièvre jaune, par l'administration du Service d'hygiène dont le directeur est le célèbre Dr Oswaldo

Cruz, élève de Pasteur, un des savants à qui le Brésil doit le plus.

De 1850 à 1889, la fièvre jaune occasionna le décès de 15.557 personnes, et la mortalité était plus grande chez les personnes de vingt à quarante ans, c'est-à-dire dans la force de l'âge. L'altitude n'empêcha pas le fléau de gagner l'intérieur, l'épidémie de Campinas, dans l'État de São Paulo, montra que cette maladie n'était pas particulière à la zone maritime. Les épidémies se firent de plus en plus meurtrières et le Brésil fut accusé de contaminer les autres républiques hispano-américaines, le Portugal, l'Espagne et même la France.

Ce n'était pourtant pas, il faut le reconnaître, la faute des autorités brésiliennes; celles-ci mettaient en usage tout ce que la science européenne préconisait, des prix importants furent promis à qui inventerait un remède efficace, tout fut essayé sans succès.

En 1891, il y eut 4.456 décès; 4.312 en 1892; seulement 825 en 1893, mais le chiffre le plus élevé fut atteint en 1894, il fut cette année-là de 4.852 cas. L'implacable ennemie des Brésiliens et des étrangers continua à faire des victimes.

En 1895. . . .	818 décès.	En 1900. . . .	344 décès.
1896. . . .	2.929 —	1901. . . .	299 —
1897. . . .	157 —	1902. . . .	984 —
1898. . . .	1.078 —	1903. . . .	584 —
1899. . . .	731 —		

A la fin de cette année 1903, Rio de Janeiro avait encore perdu 28.078 habitants, ce qui, depuis 1850, fait un total de 58.635 vies humaines enlevées par la fièvre jaune; cela heureusement n'arrêta pas l'effort progressiste du pays.

Le remède vint enfin, non de la thérapeutique, mais de l'hygiène. Depuis quelques années, plusieurs médecins de Cuba, dont le Dr Finlay, émettaient l'hypothèse que la fièvre jaune était transmise par les moustiques, mais la science européenne ne prêtait aucune attention à cette opinion. Enfin, après diverses communications aux sociétés scientifiques, ce médecin finit par démontrer que la fièvre jaune avait, pour agents de transmission, les moustiques et que, parmi ceux-ci, le seul propagateur était le *Culex fasciatus* ou *Stegomyia fasciata*. Après que les Américains,

convaincus de cette vérité, eurent fait disparaître la fièvre jaune de Cuba, en dépensant des sommes énormes pour anéantir les moustiques, l'opinion publique commença à évoluer à Rio de Janeiro, et, au début de la présidence de M. Rodrigues Alves on nomma, comme Directeur général de la Santé publique, le D^r Oswaldo Cruz, un des apôtres de la nouvelle méthode prophylactique, connaissant à fond la biologie des moustiques brésiliens et la pathologie tropicale; ce jeune savant prit pour collaborateur le D^r Carneiro de Mendonça.

C'est alors que furent appliqués avec vigueur les préceptes de la plus rigoureuse hygiène. Les innovateurs eurent à vaincre tout d'abord la routine et la mauvaise volonté de ceux qui refusaient à laisser pénétrer chez eux les défenseurs de l'hygiène publique. M. Oswaldo Cruz redoubla d'efforts; une brigade de 1.500 hommes, qu'on appela les *moustiquicides*, se répandit dans la ville, dirigée par le D^r Carneiro Mendonça. Ces hommes, la croix rouge au bras, procédèrent à l'assèchement ou à la pétrolisation des marais; aucun récipient ou vase pouvant servir d'abri aux larves du terrible *stegomya* ne fut épargné; les lits des petites rivières furent nettoyés hebdomadairement, les malades atteints de la fièvre jaune furent isolés et on désinfecta leurs habitations. Tous les habitants firent des provisions de soufre et de créoline. Pendant cette chasse aux moustiques, les égouts étaient visités chaque jour, dans les rues on n'apercevait que des tuyaux de désinfection, appareils Geneste, Clayton, etc.

IV. — Les résultats ne se firent pas attendre et la mortalité occasionnée par la fièvre jaune tomba à 584 décès en 1903.

Pourtant, en aucun moment les conditions pour le développement de la fièvre jaune ne furent plus favorables que pendant la période de 1903-1906, époque où le gouvernement mettait à exécution son programme de la transformation de la ville de Rio. Cela, en dépit des anciennes prescriptions hygiéniques, qui interdisent de tels travaux pendant l'été. Le sol était partout bouleversé, dans les rues transformées les égouts et leurs immondices se trouvaient à découvert; il y avait en plus les boues fétides retirées du canal do Mangue et la vase du port qui était remuée et transportée au loin. En 1904, année de chaleur favorable à l'explosion d'une grande épidémie, il n'y eut que 48 décès de fièvre jaune, et cependant, en raison des trans-

formations qui s'opéraient, il y eut à Rio grande affluence d'étrangers et de Brésiliens de l'intérieur.

Le budget de l'hygiène, qui était d'un million de francs, passa à dix-sept millions. On entreprit de faire l'éducation du peuple en lui faisant connaître, au moyen de tableaux affichés dans les écoles ou distribués, les fameux stegomyas dont il fallait se défendre, ainsi que les moyens de les détruire, et aujourd'hui toutes les maisons de Rio possèdent une sorte de cadastre sanitaire.

Pendant l'année 1906 on détruisit 153.670 foyers de larves de moustiques; on nettoya 6.382 gouttières et toits de maisons, on a examiné et désinfecté 850.575 récipients divers, 44.343 réservoirs et 604.283 bassins ou dépôts d'eau. On passa au pétrole 814.650 évier, 718.854 W. C. et 25.707 dépôts divers. On emporta 21.204 seaux de débris retirés des gouttières des toits; 2.546 tombereaux de vieilles boîtes de fer-blanc et autres récipients malpropres.

En somme on employa, dans cette campagne contre la stagnation des eaux, 97.461 litres de pétrole et 26.858 litres de créoline. On fit 22.045 désinfections; tous ces travaux étaient gratuits, exécutés avec une rigueur scientifique et une rapidité remarquables.

En 1908, on constatait seulement 4 décès, malgré le nombre élevé des émigrants débarqués, cela faisait espérer la défaite complète et prochaine de la fièvre jaune. En effet, en 1909, aucun cas ne fut signalé, malgré l'arrivée de 46.216 émigrants et les grandes chaleurs de l'année. La guerre aux moustiques avait porté ses fruits et la fièvre jaune est définitivement chassée de Rio de Janeiro comme elle le fut de l'État de São Paulo, où, depuis plus de six ans, elle ne fait plus de victimes. C'est en sorte la réhabilitation sanitaire de Rio de Janeiro, de Santos et d'autres centres encore, dont la réputation douteuse rejallissait sur le Brésil entier.

Les services sanitaires continuent à s'améliorer, et leur organisation donne dans tout le Brésil de bons résultats. D'après les mêmes documents officiels, la mortalité a diminué en quinze ans de 50 p. 100 dans l'État de São Paulo; à Bahia elle est tombée à 18 p. 1.000, et dans les États de Parana et Rio Grande do Sul à 10 p. 1.000, mortalité inférieure à celle de la plupart des

grandes villes européennes où la fièvre typhoïde, la rougeole, la dysenterie, la scarlatine et la variole, sans compter nombre d'autres maladies, causent de plus grands ravages.

Fait tout à fait typique, les gouvernements européens eux-mêmes ont reconnu l'excellence de la méthode employée au Brésil, puisque le gouvernement français a invité le D^r Emilio Ribas, directeur des services sanitaires de São Paulo, à diriger le service d'extinction de la fièvre jaune à la Martinique, et que lors de l'Exposition d'hygiène de Berlin en 1907, le Brésil, en la personne de M. Oswaldo Cruz, s'est vu décerner à la fois la médaille d'honneur et le grand prix offert par l'Impératrice. D'autre part, les savants du vieux monde reconnaissent les efforts du Brésil. « Si nous pouvions autrefois considérer les pays de l'Amérique centrale ou méridionale comme des foyers dangereux, écrivent le professeur Chantemesse et le D^r Borel, il n'en est plus de même aujourd'hui. Leurs services sanitaires sont aujourd'hui fort bien organisés, ils ont su faire des sacrifices pécuniaires considérables pour chasser de leur sol, non seulement la fièvre jaune, mais aussi les maladies infectieuses, en général. »

V. — Malgré ses rues étroites, ses impasses et ses ruelles encombrées, Rio de Janeiro a toujours produit une impression favorable sur tous les voyageurs; en ce qui nous concerne, même pendant de simples escales, nous étions heureux d'y faire un court séjour en faisant admirer à ceux qui y venaient pour la première fois, ses places, ses édifices et ses environs si curieux. Aujourd'hui que Rio, après sa reconstruction partielle, ses travaux d'embellissement et d'assainissement, est devenue aussi salubre, aussi agréable, aussi moderne que n'importe quelle ville de l'Europe méridionale, elle deviendra plus attrayante encore pour les Européens comme pour les Argentins. Cela, malgré ceux qui veulent voir en Rio de Janeiro, la rivale de Buenos-Ayres. Il n'y a pas, il ne peut y avoir de rivalité entre ces deux capitales, l'accroissement et la fortune de l'une ne peut en aucune façon nuire à l'agrandissement et au prestige de l'autre. Il faut ne pas connaître ces deux villes au développement merveilleux pour craindre que les progrès de l'une se fassent au détriment de l'autre. Chacune de ces capitales a des beautés et des attractions différentes, chacune possède un cachet caracté-

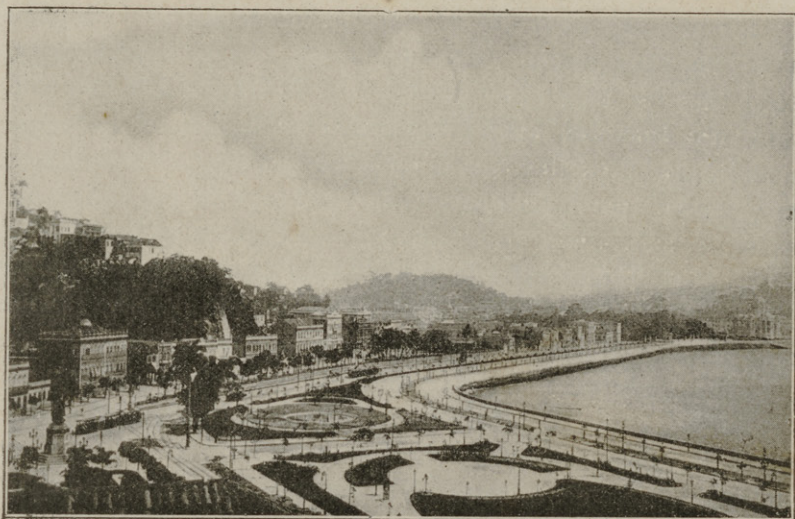
ristique. Buenos-Ayres, construite en terrain plat, a pris les apparences d'une ville européenne. Rio de Janeiro, heureusement, malgré ses transformations modernes et surtout malgré les tentatives des architectes, a conservé son cachet propre et ses morros à la végétation toujours verte; c'est une ville modernisée et un port des plus pittoresques au milieu d'un cadre grandiose.

VI. — A ce sujet, sait-on que le Parlement brésilien projette depuis une quinzaine d'années la construction d'une nouvelle capitale qui serait édiflée dans l'intérieur du pays, dans l'État de Goyaz?

Une commission fut constituée pour dresser les plans de la future capitale et envoyée à la recherche d'un endroit propice. Celui-ci fut découvert; il se trouve sur ce qu'on nomme le plateau de Goyaz, non loin de Formosa. Nous avons eu l'occasion de passer sur l'emplacement où devra s'élever la future capitale du Brésil; il faut reconnaître que l'endroit est admirablement choisi, on y jouit d'une admirable vue, la région est riche et d'une salubrité remarquable, mais... nous avouons ne pas saisir le motif qui a poussé le Parlement à projeter une semblable entreprise, nous n'en connaissons pas d'assez puissant pour justifier une œuvre aussi gigantesque et aussi déraisonnable.

Que l'État de Goyaz change sa capitale pour la transporter sur l'emplacement choisi, fort bien! rien de plus légitime et naturel. Mais il est impossible que le Brésil trouve un autre point plus commode pour son commerce, pour son trafic et ses relations avec l'extérieur et l'intérieur que l'actuelle capitale, Rio de Janeiro. Maintenant que les plans destinés à embellir et à assainir cette dernière sont exécutés ou en voie d'achèvement, ce serait folie que de la dépouiller de son titre de capitale. On peut, il est vrai, citer l'exemple de New-York, capitale commerciale et Washington, capitale administrative, mais ce n'est pas là un exemple suffisamment convaincant. Lors même que le grand réseau de voies ferrées, en projet et en construction, qui s'élançe vers l'intérieur serait totalement achevé, sa raison d'être sera la mise en valeur de territoires très riches et pour l'instant inexploités. Ces lignes nouvelles n'empêcheront pas que le principal trafic et les communications avec les États du littoral ne se fassent par la voie maritime, qui, pour ces États, restera le chemin le plus direct et le plus convenable.

Nous concevons que le gouvernement tienne avec trop de raison à s'éloigner des importuns et surtout des solliciteurs, la nouvelle capitale se trouvant au moins à 1.200 kilomètres de la côte. Mais, les ministres ne sauraient échapper aux députés et sénateurs qui, pendant la session, mandataires de leurs électeurs, ne sont pas les solliciteurs les moins importuns et les moins tenaces. D'autre part, les représentants étrangers auprès du Gouvernement brésilien suivront naturellement celui-ci; alors, quelle perte de temps et quelle dépense pour ceux de leurs nationaux que leurs affaires ou des motifs divers obligent à faire le



RIO DE JANEIRO. — Avenue Beira Mar.

trajet de Rio à la nouvelle capitale, trajet qui ne se fera pas certainement en moins de deux jours. Espérons, car la raison d'insalubrité qui, il y a quelques années, aurait pu être justement invoquée, n'existe plus, que cette expérience coûteuse sera évitée au Brésil.

VII. — Maintenant, quelques mots sur les principaux monuments publics; les plus beaux édifices du Rio actuel sont : le Palais Monroë, dû au général Souza Aguiar, ancien préfet de la ville; il est situé à l'extrémité de l'Avenida Central et à l'entrée de l'Avenida Beira Mar. Ce palais édifié en six mois, primitivement

destiné à une exposition permanente des produits brésiliens, n'a servi qu'à de grandes réceptions et à des conférences.

Le Théâtre Municipal est le plus beau de la capitale; on lui reproche bien d'être un peu chargé comme dorure, surtout à l'intérieur, mais en réalité l'ensemble en est fort réussi; il est situé à l'angle de l'Avenida Central et de la rue 13 de Maio.

La Caisse de Conversion est un superbe édifice orné de magnifiques colonnes de marbre, sa destination primitive fut celle de « Caixa de Amortisação » (Caisse d'amortissement), dont le nom figure encore sur la façade. Il est situé sur l'Avenida Central, à l'angle de la rue Maréchal Floriano Peixoto.

L'Hôtel des Monnaies est un monument d'aspect imposant avec son vaste perron et sa colonnade. Cet établissement possède tous les appareils nécessaires à la frappe des monnaies, ainsi que ceux destinés à l'impression des timbres et d'un grand nombre de billets de banque, mais une grande quantité de ceux-ci viennent encore d'Amérique. Sur la Praça da Republica, où il est situé, se trouvent encore le Sénat, la Prefeitura Municipal, la caserne des pompiers et le Ministère de la Guerre, qui sont de fort beaux édifices. Tout à côté, rue Maréchal Floriano Peixoto, se trouve le Ministère des Affaires Étrangères, c'est le palais Itamaraty, ancienne résidence du Président de la République.

Sur l'Avenida Central, on remarque la Bibliothèque Nationale, le Palais des Beaux-Arts, les clubs Naval et Militaire, etc.

La Chambre des Députés, située rue da Misericordia, est une ancienne prison d'aspect assez laid, malgré les transformations subies. On a d'ailleurs décidé la construction d'une autre Chambre. Le Gabinete Portuguez de Leitura est un édifice du plus pur style Manoelino, il est dû exclusivement à la colonie portugaise. Les belles salles richement décorées et meublées de cet établissement méritent d'être visitées. Il faut encore signaler l'Imprimerie Nationale, édifice d'un style gothique anglais très orné; la Bourse et l'Hôtel des Postes qui se trouvent dans la rue 1° de Março; ce dernier édifice semble bien insuffisant pour l'énorme développement pris par le service postal du Brésil.

Cattete est la résidence du Président de la République, c'est un grand édifice carré de deux étages. L'extérieur n'en est pas très imposant; en revanche l'intérieur, d'un goût sévère, impressionne favorablement.

Le petit palais édifié sur l'île Fiscale est un vrai bijou de granit sculpté; le Musée National, situé Quinta da Boa Vista, mérite d'être visité; il se trouve sur une éminence, au milieu d'un grand parc. Parc et Musée semblent un peu abandonnés; les jours de visite sont le jeudi et le dimanche, et encore de 11 heures à 2 heures seulement, c'est tout à fait dérisoire. On y remarque surtout la magnifique collection se rapportant à l'ethnographie du Brésil et à son histoire naturelle. A l'entrée, on aperçoit un énorme monolithe, le *Bendego*, trouvé dans l'État de Bahia, d'où il fut transporté à Rio en 1888; quelques fragments en furent détachés avant son entrée au Musée, il pesait 5.360 kilos.

Il y a à Rio, où la bienfaisance et la philanthropie sont largement pratiquées, une quarantaine d'hôpitaux et établissements de bienfaisance. L'hôpital le plus remarquable est sans contredit celui de la Santa Casa de Misericordia, il a à sa charge l'Assistance Publique; ce sont les professeurs de l'Académie de Médecine, contiguë à l'hôpital, qui ont la charge du service. Cet établissement jouit d'un énorme revenu, il possède plus de trois cents immeubles dans la capitale; il soutient aussi quantité d'établissements de bienfaisance.

Il va sans dire que Rio de Janeiro possède un grand nombre d'églises, mais la grande majorité ne mérite que peu d'attention, elles appartiennent toutes à un style jésuite, lourd et sans goût, et ne sont d'ailleurs que des copies de copies. Toutefois, quelques-unes méritent une mention spéciale, ce sont : l'église da Candelaria, la plus belle et la plus vaste de toutes, elle a été décorée par le peintre João Zepherino da Costa; on y remarque surtout le portail extérieur tout en bronze admirablement travaillé. Cette église, qui renferme de grandes richesses, des marbres précieux, des pièces d'orfèvrerie, mérite d'être visitée. L'église S. Francisco de Paula, située sur la place du même nom, est assez sobre d'ornement; elle est cependant fort belle et très fréquentée. L'église du Carmo est aussi intéressante, ainsi que la Cathédrale, l'ancienne chapelle impériale qui lui est contiguë rua 7 de Setembro et rua 1^o de Março. Il faut noter aussi les anciennes églises de S. Bento et de S. Francisco da Penitencia, faisant partie des couvents de ce nom.

Parmi les places et jardins qui égalaient Rio par leur verdure

incomparable, il faut signaler la praça da Republica, praça Tiradentes ou du Rocio, le Largo Machado et la Paseio Publico, etc.

VIII. — Rio est, de toute l'Amérique du Sud, la ville la mieux pourvue de communications; les tramways sont très nombreux, on les rencontre partout, ils marchent avec régularité et, quoi qu'on en dise, la façon dont est comprise l'administration est excellente. Rio d'abord, puis Buenos-Ayres et New-York sont les trois villes du monde où on en voit le plus; les voitures, ouvertes et coquettement construites en général, se suivent sans intervalle appréciable, dans tous les sens, desservant les faubourgs les plus éloignés. Les bonds (1), c'est le nom qu'on donne à Rio aux tramways, sont vraiment le moyen de communication démocratique par excellence; ils sont employés par toutes les classes sociales, il n'y a, en général, qu'une seule catégorie, mais quelques lignes remorquent des voitures pour le menu peuple. Les bonds, presque tous à traction électrique, servent donc à tous, et ce n'est pas peu que de desservir une ville de plus d'un million d'habitants qui s'étend sur un énorme espace.

Il y avait, primitivement, cinq compagnies desservant les différents quartiers et faubourgs de Rio : Jardin Botânico, Carioca, S. Christovão, villa Isabel et Carris Urbanos. Ces trois dernières ayant été achetées par la puissante Compagnie américaine : « The Rio de Janeiro Tramway Light and Power », ces Compagnies sont actuellement au nombre de trois.

La Compagnie du Jardin Botanique, dont toutes les voitures sont à traction électrique, possède onze lignes desservant les quartiers les plus aristocratiques de Rio de Janeiro; le service est excellent et le personnel poli, on considère les services de cette grande Compagnie, qui est brésilienne, comme meilleurs que ceux de la Light and Power; les deux nous ont parus également bons. Parmi le très grand nombre de lignes desservies par la « Light », il en est quelques-unes encore mues par traction animale, mais les cariocas (2) font une guerre acharnée à ces tramways, vestiges archaïques d'une autre civilisation, disent-ils;

(1) Bonds, en raison des titres qui furent émis (bonds en anglais) au moment de la fondation de la compagnie des transports urbains.

(2) Fluminense et cariocas, noms donnés le premier, aux habitants de Rio de Janeiro Etat, et le second à ceux de la capitale.

ces lignes, d'ailleurs, sont peu à peu supprimées et, dans quelques mois, elles auront complètement disparu.

Que ce soit entre les mains de la Compagnie du Jardin Botanique ou de la « Light and Power », les bonds font des affaires splendides; les habitants de Rio ne sont guère bons marcheurs et les distances sont considérables; les voitures, qui roulent aussi bien la nuit que le jour, ne manquent jamais de voyageurs, et, à certaines heures, il y a même une trop grande affluence. Les prix sont relativement bon marché, surtout si on considère la distance parcourue; ils sont de 100 à 200 reis (0,15 ou 0,30) sur les lignes de la Light; de 200, 300 et 400 reis pour la Compagnie du Jardin Botanique; le prix le plus élevé comprend tout le parcours des lignes Gavea, Leme, Ipanema, Copacabana, sur les rives de l'Atlantique; la distance parcourue est considérable.

Les véhicules de cette dernière Compagnie partent de l'Avenida Central, sous l'hôtel de ce nom. La Light a trois points de départ : 1° le Carceller, en face la rue 1° de Marçó, pour les Carris Urbanos à traction animale; 2° la place 15 Novembre pour la section « Villa Isabel »; 3° la place S. Francisco, pour la section S. Christovão.

La Compagnie *Ferro-Carril Carioca* est, comme le Jardin Botanique, une Compagnie brésilienne à traction électrique, dont le service est excellent. La station initiale est située près de la place Carioca, derrière l'hôtel Avenida. Cette ligne dessert les parties du mont Santa Thereza, jusqu'au Sylvestre, point d'intersection avec le chemin de fer à crémaillère qui monte au Corcovado. Il y a trois sections entre la Carioca et le Sylvestre, Curvello, França et Lagoinha; le prix du voyage est respectivement de 300, 400, 600 et 800 reis jusqu'au point terminus. Le dimanche, le prix aller et retour du parcours total est de 1.000 reis. Ce voyage est réellement fort beau; les bonds passent tout d'abord sur l'ancien aqueduc dos Arcos, gravissent les pentes de Santa Thereza, laissant apercevoir partout des points de vue admirables sur la ville et la baie, puis on atteint le Sylvestre en traversant une végétation touffue et parfumée.

IX. — Outre les bonds qui sont le plus usités et qui circulent avec une activité inconnue en Europe, Rio dispose encore de voitures de places, d'automobiles et de bateaux comme moyens de transport.

Il y a aujourd'hui, à Rio, un nombre important d'automobiles; le tarif en est relativement élevé, mais ce moyen de locomotion convient admirablement aux personnes pressées et aux voyageurs qui, au cours d'une escale, n'ont que quelques heures à passer dans la capitale. On trouve aussi, dans les points de débarquement aux gares, sur les places publiques, des calèches ou victorias, connues sous le nom général de « carro », et surtout des tilburys, petits cabs à deux roues pour une seule personne.

Il y a un tarif édicté par la municipalité réglementant le prix de transport par automobiles, tarif auquel les conducteurs ne se soumettent guère.

Chaque course en automobile (parcours par section) coûte 2.000 reis et 500 reis par personne en plus; à l'heure, les prix seront les suivants : 1^{re} heure, 8.000 reis pour une ou deux personnes; chacune des heures suivantes 4.000 reis et, pour chaque personne en plus, un milreis⁽¹⁾.

En voiture (victoria), la première heure, 6.000 reis pour une ou deux personnes, chacune des heures suivantes 3.000 reis et un milreis pour chaque personne en plus. La course, 2.000 reis par section, pour une ou deux personnes, et 500 reis pour chaque personne en plus.

En tilbury, la course est de 1.000 reis, la première heure 4.000 reis et les suivantes 2.000 reis. Malgré ces tarifs, il est prudent, nous le répétons, de s'entendre à l'avance avec les conducteurs et de faire son prix. En général, on fait payer la première heure d'automobile 12 et 15.000 reis, les heures suivantes 8 et 10 000. Les cochers de victorias demanderont 5 à 6 milreis pour déposer à domicile de deux à trois voyageurs, on fait généralement prix à 4 milreis. Quant aux tilburys, ils se conforment assez généralement au tarif, mais il est bon de faire prix au préalable. Il existe bien un tarif pour les voitures de place avec taximètre, il est de 1.400 reis pour un parcours de 1.600 mètres et 200 reis par fraction de 400 mètres pour une ou deux personnes, mais nous avouons n'avoir jamais découvert aucun véhicule muni de cet appareil. Son emploi serait certainement aussi avantageux pour les voyageurs que pour les loueurs de voitures.

(1) Le milreis, que l'on peut considérer comme l'unité monétaire du Brésil, vaut au change actuel 1 fr. 55. Les automobiles sont aujourd'hui munis de taxamètres.

En outre de ces automobiles et voitures de place, on trouve de nombreux loueurs de voitures de remise, de toutes formes, attelées de bons chevaux; tous ces équipages sont loués à des prix raisonnables.

X. — Il est trois excursions que les voyageurs séjournant à Rio ne manquent jamais de faire, celles du Jardin Botanique, du Corcovado et de la Tijuca. Le Jardin Botanique, célèbre dans le monde entier pour ses magnifiques allées de palmiers, se trouve situé à 10 kilomètres environ du centre de la ville, au pied des monts de la Gavea et du Corcovado. La fameuse allée se trouve à l'entrée du jardin, elle a près de 800 mètres de longueur et compte 134 palmiers de 25 mètres de hauteur et d'un mètre de circonférence. Cette allée, dite Centrale, est coupée par une autre comptant 140 palmiers de 22 mètres de haut en moyenne. Il y a en outre de splendides allées de bambous, de manguiers, de jacquiers; il renferme un grand nombre d'arbres fruitiers, autrefois inconnus au Brésil et qui en sont sortis pour se répandre dans tout le pays, par exemple l'arbre à pain, l'avocatier, le jacquier; on y voit un flamboyant colossal dont les racines jaillissent hors du sol, des piassaba, palmiers des États du Nord qui possèdent autour du tronc une quantité de fibres enroulées servant à fabriquer de bonnes cordes.

Le Jardin Botanique a pour directeur un botaniste érudit, auteur d'œuvres importantes, M. le D^r Barbosa Rodrigues, qui a classé méticuleusement les 60.000 variétés de plantes que renferme le jardin. Celui-ci, qui a 640.000 mètres carrés, a d'ailleurs été complètement réorganisé par son directeur actuel.

On se rend très facilement au Jardin Botanique, en voiture, automobile ou tramway; ces deux derniers moyens sont les plus rapides. Le mieux est de prendre à l'Avenida Central les tramways portant l'indication «Jardin Botânico» ou «Gavea» qui pour 400 reis arrêtent le visiteur à la porte même du jardin.

XI. — L'excursion du Corcovado est tout aussi obligatoire, on s'y rend au moyen des mêmes bonds de la Compagnie Jardin Botanique portant l'indication Larangeiras ou Aguas Ferreas qui aboutissent tout près de la station Cosme Velho, point de départ du chemin de fer à crémaillère qui fait l'ascension de la montagne. Cette voie ferrée, longue de 3 km. 500, grimpe le long de la montagne, traverse le vallon du rio Sylvestre sur un magni-

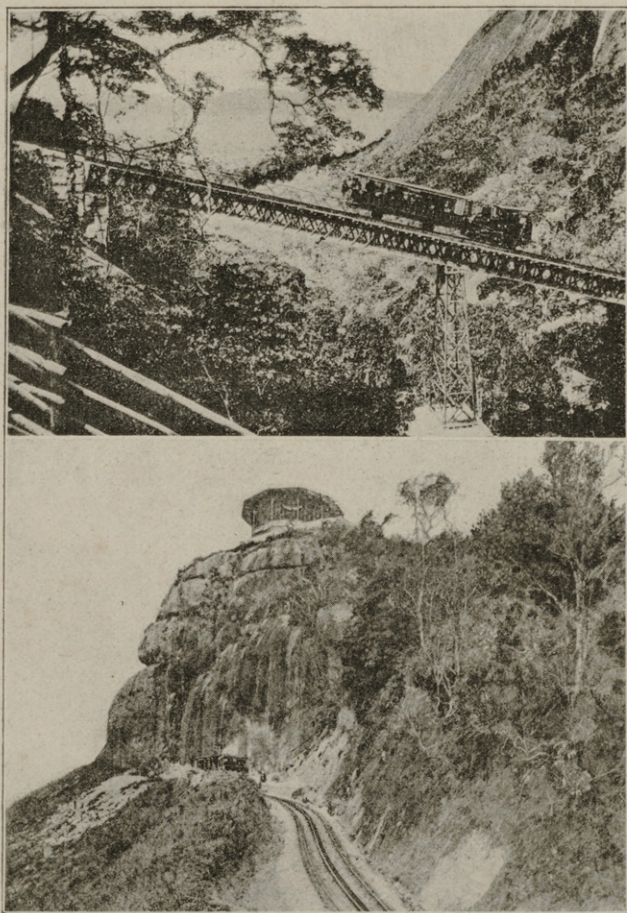
fique viaduc perdu au milieu de la végétation; jusqu'à la station de Paineras, la locomotive gravit péniblement des pentes de seulement 25 p. 100, puis elle aborde la dernière partie; là, la voie qui serpente sur la croupe du Corcovado atteint, sur plus de 200 mètres, 39 p. 100 de rampe; le point terminus est à l'altitude de 670 mètres, et le pavillon qui a été construit au sommet, le Chapeo do Sol, n'est qu'à 710 mètres.

Dans ce parcours, on jouit du plus merveilleux spectacle qui se puisse rêver. Nous comprenons que tous ceux qui ont fait cette excursion en aient été enthousiasmés; toutefois, une description ne peut donner une idée complète de la beauté du spectacle qu'on a sous les yeux. Le voyageur n'a pas besoin de parcourir tout le Brésil pour connaître son admirable flore tropicale ou admirer la splendeur de ses forêts vierges; il verra tout cela en gravissant le Corcovado. Le chemin de fer, composé d'un seul wagon, passe à travers la végétation la plus touffue, la flore la plus luxuriante; partout on voit sourdre l'eau des flancs de la montagne. Sur les bords du chemin de l'ancien aqueduc de Carioca, se dressent des fougères aux troncs trapus, des bananiers, des arbres immenses, des plantes de nos serres d'Europe, mais combien changées en dimensions.

A l'extrémité de la voie, un petit chemin en labyrinthe creusé dans le roc conduit au sommet où existe le pavillon en fer dont nous avons parlé; il sert au voyageur à se mettre à l'abri de la pluie ou du soleil. Un peu plus loin, une petite plate-forme permet d'embrasser, d'un coup d'œil, un des plus beaux spectacles qu'on puisse voir au monde. Le visiteur reste muet de surprise, là le Corcovado descend à pic vers le Jardin Botanique et domine la capitale et les merveilleux sites d'alentour; la baie tout entière, large de 28 kilomètres, longue de 80, avec la centaine d'îles qui apparaissent comme rapetissées par la distance; les quartiers se reconnaissent au réseau plus ou moins régulier de leurs voies, les toits de toutes formes s'étagent, se succèdent, jalonnés de clochers et de dômes. Les maisons de la ville se groupent en masse compacte, la baie est semée d'embarcations et de navires; des montagnes aux formes bizarres se découpent dans le ciel tout à l'entour, partout des forêts s'étendent. L'impression est pleine de grandeur et inoubliable.

Le petit chemin de fer du Corcovado est à l'heure actuelle

modifié, la traction qui était à vapeur est devenue électrique; déjà lors de notre passage les travaux d'installation de la force étaient presque achevés. Il y a des heures réglementaires pour opérer l'ascension du Corcovado, mais l'administration accorde



RIO DE JANEIRO. — Ascension du Corcovado.
Le pont du Sylvestre et le Chapeo do Sol.

des trains spéciaux lorsqu'il y a un minimum de vingt personnes ou qu'on lui paie la somme équivalente. Le prix du voyage aller et retour est de trois milreis. (Le milreis vaut 1 fr. 55.)

XII. — La Tijuca est un des faubourgs les plus éloignés et les plus enchanteurs de Rio de Janeiro, dans un site magnifique,

au sommet d'un mont dont il porte le nom; là, les beautés naturelles ont été encore augmentées par la main de l'homme.

Par les tramways de la Light, avec plaque Tijuca, Alto Boa Vista, ou Villa Izabel, on arrive rapidement au pied de la Tijuca, où on prend un funiculaire électrique qui gravit la montagne en serpentant et finit par atteindre le plateau de Boa Vista, à près de 14 kilomètres de la ville; la dépense est de 1.500 reis.

La Tijuca offre au touriste des sites aussi remarquables que ceux du Corcovado, ils sont cependant dispersés sur un horizon plus vaste; la forêt, soignée comme un jardin, renferme des essences qu'il a fallu aller chercher loin de Rio de Janeiro. Il y a dans la Tijuca des avenues longues de 20 kilomètres qui la sillonnent en tous sens; on y rencontre des grottes, des cascades, des ravins où les eaux tombent d'une hauteur de 30 mètres; des pavillons de toutes formes égalaient les clairières. A travers les allées percées on peut parvenir au sommet du Pic de la Tijuca à une altitude de 1.022 mètres. De là on découvre, paraît-il, car nous n'avons pas eu le courage de franchir la distance qui sépare l'Excelsior du Pic, un panorama incomparable qui serait supérieur à celui du Corcovado. Les efforts dépensés pour atteindre le sommet de la Tijuca seraient ainsi largement récompensés.

De la station de Painera, sur le Corcovado, on peut se rendre à la Tijuca en suivant le chemin de l'aqueduc du Carioca; au bout d'une heure le touriste se trouvera au Ponte do Inferno, c'est un pont en fer fixé dans la roche, d'une longueur de 100 mètres; une fragile barrière sépare le piéton d'un abîme obstrué en partie par une dense végétation. En suivant la même route, on atteindra la Tijuca après trois heures d'une marche rapide.

Il y aurait bien d'autres promenades à signaler, parmi lesquelles celles à l'île Paqueta, à l'île du Governador, aux plages d'Ipanema, de Copacabana, de Leme, d'Ygrejinha, etc., mais l'espace nous manque et nous arrêterons là ces descriptions déjà trop longues.

XIII. — Outre le Théâtre Municipal, il existe à Rio une dizaine de salles de spectacle, dont les meilleures sont le théâtre Carlos Gomes, Theatro Lyrico, Pedro de Alcantara, S. José, Palace-Théâtre, etc., puis un grand nombre de cinématographes fort bien montés; ces salles, qui pullulent, font en général des recettes

considérables. L'hiver, Rio est visité par d'excellentes troupes françaises, italiennes, allemandes, espagnoles et portugaises; on y joue le drame, la comédie, l'opérette et l'opéra; les plus grands artistes du Vieux Monde ont passé sur la scène de la capitale. Dans ces circonstances, le prix du fauteuil, qui est ordinairement de 5 milreis, s'élève à 20 et même 30; celui de la loge passe de 30 milreis à 100 et 150 milreis.

Les clubs sont très nombreux à Rio et très fréquentés, on y joue beaucoup, mais l'été c'est, avec les promenades, l'unique distraction, car, en général, le Brésilien va peu au café, surtout la nuit. L'animation des rues diminue vers minuit ou une heure du matin dans les quartiers du centre et beaucoup plus tôt dans les faubourgs; la vie reprend vers 6 heures du matin.

XIV. — Les étrangers trouvent à Rio de Janeiro un certain nombre d'hôtels dits de premier ordre; tout est relatif, car ce qui manque le plus à Rio, ce sont les bons hôtels. Parmi les meilleurs figurent : l'hôtel *dos Estrangeiros*, qui possède 120 appartements d'une à trois pièces chacun, bains chauds et froids, douches, électricité, etc. Le prix de la pension varie de 12 à 20 milreis, vin non compris.

L'hôtel *Avenida* est le plus central, situé en pleine Avenida, c'est un vaste caravansérail de 250 chambres, dans un édifice d'assez bon aspect; il y a ascenseurs, électricité, bains, etc., la pension varie également entre 10 et 18 milreis par jour, suivant les appartements. La table y est moins mauvaise qu'ailleurs; ces deux établissements ont des succursales à Larangeiras, car les chambres sont continuellement occupées. Il y a encore le Grand-Hôtel *International*, situé sur les pentes du Sylvestre, loin de la ville; on s'y rend par le chemin de fer Carioca, de même pour l'hôtel *Santa Thereza* sur le mont de ce nom, on y va par le même tramway électrique.

Il y a encore l'hôtel *Pensão-Verdi*; le *Grand Hotel* où les prix varient de 8 à 15 milreis par jour. Puis d'autres encore, inférieurs, mais encore acceptables pour des bourses moyennes. La construction à Rio d'hôtels pourvus de tout le confort moderne serait une opération sans aléas et d'un rendement élevé; le gouvernement favoriserait d'ailleurs la création de ces hôtels. L'hôtel *Guinle* est achevé, un autre s'édifie.

Rio de Janeiro possède aussi un grand nombre de restaurants,

mais peu de bons, c'est encore une lacune à combler; ces restaurants sont naturellement de toutes catégories, dans les uns on déjeune pour 1.200 ou 1.500 reis, les prix s'élèvent ensuite jusqu'à 4 milreis sans vin, prix fixe; il est aussi des maisons où les notes prennent la même proportion que celles du Café Anglais. On trouve aussi dans la capitale un grand nombre de pensions de tous ordres, où viennent loger les étrangers et Brésiliens sans famille. Il en est où on trouve pension table à partir de 60 à 70 milreis par mois, dans d'autres ces prix s'élèvent à 150 et 200 milreis. Dans les pensions de premier ordre les chambres ou appartements peuvent se payer 150 et 200 milreis.

En résumé, on paie dans les pensions moyennes 8 milreis par jour, chambre et nourriture (sans vin), les heures de repas sont fixes. Il en est où on obtient une chambre et nourriture pour 140 milreis par mois, la cuisine y est brésilienne.

Un certain nombre de personnes, notamment des étrangers, ayant la jouissance d'immeubles entiers, louent des chambres meublées aux personnes qui n'ont pas de famille, le plus souvent ils donnent aussi pension. La plupart de ces maisons n'ont que quelques chambres, trois ou quatre parfois; ce qui fait qu'on y mène une existence toute familiale.

XV. — Les loyers sont extrêmement chers à Rio; une famille peu nombreuse ne peut compter se loger à moins de 150 milreis par mois et plus, suivant l'importance de l'appartement; dans les quartiers excentriques, les prix sont moins élevés. Un appartement moyen ou des bureaux dans le centre des affaires coûtent de 300 à 800 milreis. Les boutiques et les magasins se louent des prix encore plus élevés; mais là se présente une question qui intéresse non seulement les industriels, négociants et commerçants de toutes classes, mais aussi les hautes sphères gouvernementales, car la question locative est indiscutablement de celles qui touchent au développement d'une cité, et cette question, qui est résolue à Rio de Janeiro de la façon la plus arbitraire par les propriétaires, surtout pour les locaux commerciaux, est de celles qui sont certainement des plus préjudiciables au commerce d'une ville.

Il est généralement admis, en principe, qu'un immeuble doit rapporter, à Rio de Janeiro, de 12 à 15 p. 100, mais en réalité un grand nombre de maisons profitent d'un loyer de 30 et 40 p. 100.

de leur valeur approximative. A ceci, il n'y a rien à dire; tant mieux pour les propriétaires qui profitent de la situation de leurs immeubles et de la loi de l'offre et de la demande, mais la chose devient bientôt d'un arbitraire invraisemblable pour nous. Ainsi, lorsqu'une personne veut s'assurer par contrat la jouissance d'un local, contrat qui ne dépasse jamais dix ans et qui est le plus souvent de quatre, six et huit ans, le propriétaire exige une gratification, pot-de-vin, ou denier à Dieu, extrêmement élevée, qui représente parfois la cinquième ou sixième partie de la valeur immobilière ! Cette coutume routinière qui doit certainement être portugaise, se nomme *chaves* (clefs) ou *luvas* (gants). Ce denier à Dieu est absolument indépendant du prix du loyer que le locataire paie chaque mois. Le contrat une fois achevé, c'est-à-dire au bout de cinq ou six ans, la même gratification, le même pot-de-vin pourra être exigé par le propriétaire, et ainsi à l'expiration de chaque bail. On le voit, il n'y a là rien de commun avec les six mois d'avance exigés en garantie de loyers par nos propriétaires.

Cette coutume absurde et arbitraire, qui fait qu'un commerçant voulant fonder un établissement doit, en plus d'un loyer considérable, gaspiller sans profit une somme élevée, ajoute encore aux lourds fardeaux qui pèsent sur le commerce ; impôts, patentes, droits d'entrée prohibitifs, augmentent en effet des frais déjà considérables. Il ne faut donc pas s'étonner que, au détail, le prix des objets soit quatre ou cinq fois supérieur au prix d'achat : le consommateur, comme toujours, supporte le fardeau. De cet état de choses, il résulte souvent que des Européens, venus à Rio pour y installer une industrie nouvelle ou un commerce régulier, se découragent après étude et s'en vont porter ailleurs leur expérience et leurs capitaux, ignorant ou ne voulant pas employer les ruses dont nombre de négociants se servent pour tourner les difficultés. Cela en ce qui concerne plus particulièrement les locaux commerciaux.

Pour les locaux et appartements, les propriétaires font preuve d'une méfiance maladroite. Dans la plupart des cas, on ne peut guère prétendre à prendre possession d'un appartement si on n'apporte au propriétaire la garantie notariée d'un commerçant de quelque surface. De cette façon, étrangers ou Brésiliens de l'intérieur doivent supporter plus ou moins longtemps

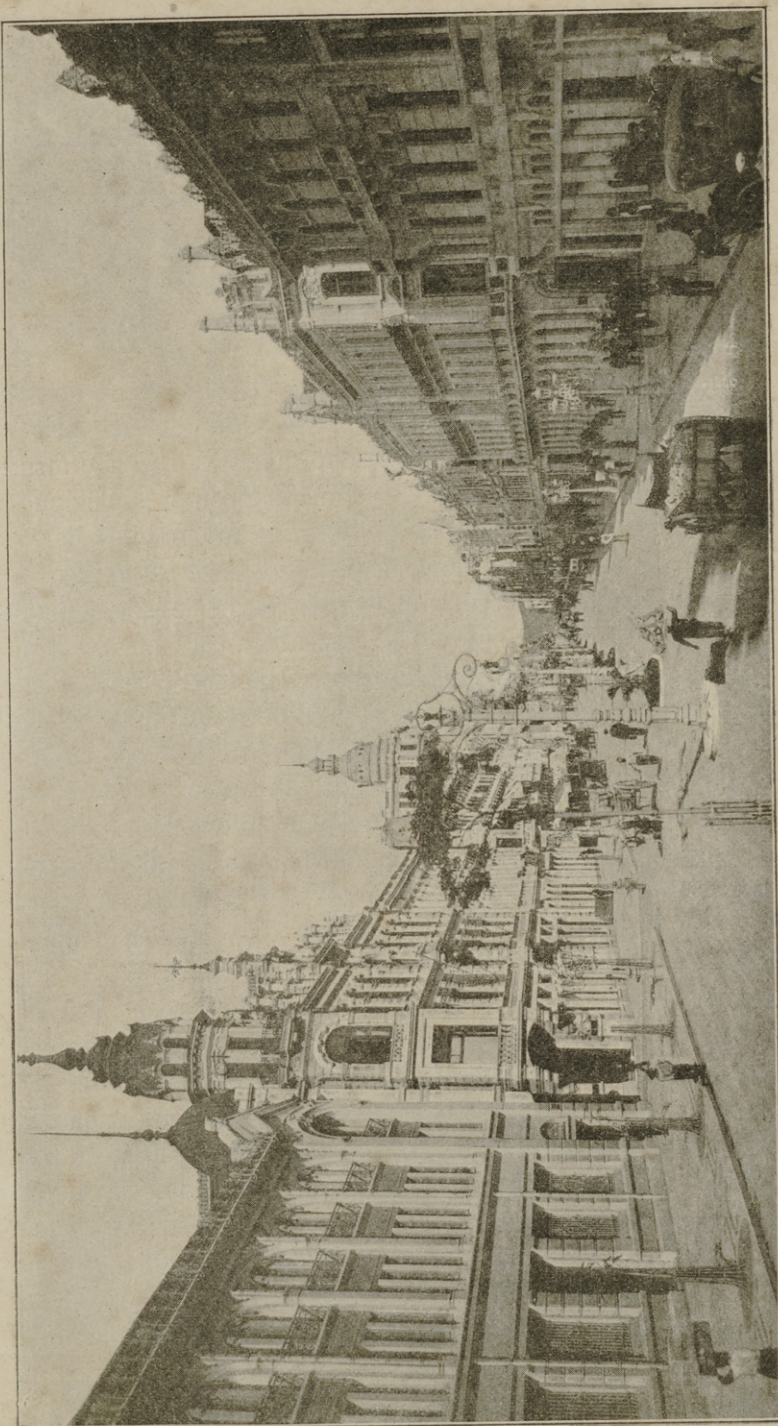
les frais assez élevés de l'hôtel, jusqu'au moment où, s'étant créé des relations, ils trouveront un répondant. Ils peuvent aussi entrer en affaire avec une des agences spéciales fondées à cet effet qui, moyennant une commission de 30 à 40 p. 100 sur le prix mensuel de la location, présenteront aux propriétaires des répondants plus ou moins fictifs qui disparaissent au bout de quelque temps. Au lieu de demander, comme en Europe, trois ou six mois de loyer d'avance, ce qui est une garantie bien suffisante, les propriétaires qui préfèrent suivre cette routine sont souvent frustrés de loyers importants parce qu'en voulant faire un choix spécial, ils sont la dupe de combinaisons contre lesquelles ils n'ont aucun recours. Il existe déjà nombre de propriétaires plus raisonnables qui ont adopté notre système de la garantie par loyer d'avance, mais ce procédé est loin d'être généralisé.

La presse, qui sans doute ne subit pas cet état de choses admis depuis longtemps, n'en parle jamais, sans doute parce que ses finances ne sont pas engagées par cette anomalie si préjudiciable à tous ; elle rendrait cependant un grand service au commerce en attirant l'attention des pouvoirs publics sur un aussi étrange abus des droits des propriétaires.

XVI. — Rio est aujourd'hui abondamment pourvu d'eau, celle-ci est libéralement distribuée dans tous les faubourgs ; cette eau jouit d'une excellente réputation réellement justifiée, elle est des meilleures qui soient et on la boit réellement par plaisir. Autrefois, la capitale fédérale ne disposait que de l'eau qui découlait des monts au nord du Corcovado, laquelle était amenée par l'aqueduc da Carioca. En 1902, les réservoirs de distribution étaient au nombre de 29, faisant une distribution journalière de 160.214.000 litres. Depuis, deux rivières ont été captées à 60 kilomètres de la ville et amenées à grands frais jusqu'au splendide parc des eaux de Pedregulho — ce qui augmente de plus d'un tiers la disponibilité en eau. Chaque habitant dispose de près de 400 litres d'eau par jour.

Les épaisses forêts qui entourent Rio protègent les sources des rivières où l'eau est captée ; ces forêts sont la propriété de l'Etat, et il est interdit de les exploiter. Toutefois, comme pour la Tijuca, on a ouvert dans ces forêts des routes, sentiers et chemins pour les touristes.

XVII. — La police est au Brésil une institution militaire,



RIO DE JANEIRO. — Avenida Central.

réorganisée par le décret du 3 janvier 1907; l'apparence des agents de police est celle des troupes de l'armée; à Rio cependant, ils portent en brassard une plaque en cuivre portant le numéro d'ordre et celui de la section à laquelle l'homme appartient. Le service de police du District fédéral est placé sous le contrôle suprême du Président de la République et directement sous la dépendance du ministre de la Justice, assisté du chef de police; ces troupes sont commandées par un officier supérieur tiré de l'armée. Le chef de la police est en outre secondé dans l'exercice de ses fonctions par trois délégués, des commissaires, des inspecteurs et des agents. Le corps de police de Rio se divise en cavalerie et infanterie; la première possède 500 chevaux et la seconde forme quatre bataillons de 500 hommes chacun, ou à peu près. Délégués, commissaires et agents disposent de voitures automobiles pour se rendre rapidement sur les lieux où leur présence est exigée.

La composition du corps de police est la même que celle de l'armée, c'est-à-dire d'individus recrutés par engagement. Quoique considérablement amélioré, ce corps n'est pas en grande faveur auprès de la population, sans doute en souvenir d'anciens abus; d'après leurs origines, il est d'ailleurs difficile d'obtenir de tous ces agents une distinction parfaite du tort ou de la raison, c'est surtout le tact et l'aménité qui leur font défaut. On nous a parlé en outre d'un certain antagonisme qui régnerait entre les forces de terre et de mer d'une part, et la police militaire, mais il semble que cette animosité soit déjà bien ancienne si toutefois elle a existé.

Depuis quelques années, le corps de police est secondé à Rio de Janeiro par un corps de gardes civils comprenant un peu plus de 1.500 hommes; cette institution mérite les plus grands éloges. Les hommes dont ce corps est composé paraissent, en général, fort bien choisis, polis, courtois, obligeants. Ils sont vêtus d'un costume bleu marine foncé orné de soutaches noires, d'une casquette plate avec l'écusson de la ville, ils ne portent pas d'armes; la population n'a qu'à se louer de ses *guardas civis*. La nuit, la police officielle est encore secondée par le service des compagnies de *guardas nocturnes* (gardes nocturnes) dont il existe des postes dans tous les quartiers. Ces compagnies, qui ne fonctionnent que la nuit, sont payées par les habitants de la zone confiée à leur surveillance.

Le corps des pompiers de Rio de Janeiro a, comme à Paris, une organisation militaire; c'est un corps d'élite, où les hommes de couleur sont rares. Il existe trois postes principaux dans la ville et de nombreuses stations, la caserne centrale se trouve sur la Praça da Republica; le matériel est des plus modernes: électrique et à vapeur. La caserne des pompiers de Rio mérite une visite et, en général, on peut dire que ce corps est digne d'une mention spéciale et peut être considéré comme l'égal des similaires étrangers.

Le service des ambulances urbaines est assez bien organisé, il est entièrement fait à l'aide de voitures automobiles; toutefois, ces voitures sillonnent les rues de Rio avec une vitesse telle qu'on se demande parfois si, pour porter secours à un malade, elles ne vont pas laisser derrière elles quelques éclopés.

XVIII. — Rio de Janeiro est profusément éclairé au gaz et à l'électricité. Cette dernière lui est fournie ainsi que la force par la puissante Compagnie canadienne « Light and Power », la Light comme on dit communément là-bas. Cette Compagnie, qui a acheté la presque totalité des lignes urbaines, procède à leur unification et a certainement contribué à doter Rio de moyens de communication excellents.

« La Light » fut fondée par le D^r Mackensie venu à Rio pour y trouver un climat plus doux que celui de la terre natale; il y découvrit un vaste champ d'action pour son activité et il y resta. On dit que les capitaux de la « Light » sont importés de New-York et de Toronto: il y a là tout au moins exagération, car une grande partie de ces capitaux sont constitués par des apports français et belges. Cette Compagnie est tout à fait digne d'être mentionnée, car après avoir installé la traction, le gaz et le téléphone à Rio de Janeiro, elle a organisé également le service des tramways de São Paulo. La « Light » a fait construire une usine de force hydro-électrique absolument colossale; ces travaux, qui donneront à Rio une force électrique inépuisable, consistent dans la captation d'une rivière située à 80 kilomètres de la ville. La rivière arrêtée doit être transformée en un lac immense encaissant 220.000.000 de mètres cubes d'eau.

La Light semble moins heureuse dans la construction des chemins de fer. Pour la force et la traction, elle est concurrencée à Rio par les maisons Gaffrée, Guinle et C^o, firme brésilienne, qui,

dans plusieurs villes comme Bahia, donne la force et la traction. Il y a quelque temps, un mouvement a été initié pour rendre la Light antipathique à la population. Quoi qu'on puisse dire et par ce que nous en avons vu, son service est loin d'être mauvais et cette Compagnie contribue puissamment au développement de Rio.

Il n'est pas nécessaire, maintenant, de nous étendre davantage sur Rio de Janeiro ; sa réhabilitation comme ville salubre est un fait accompli, le climat n'y a jamais été malsain ; ce qui existait était dû aux mauvaises conditions hygiéniques et à la construction défectueuse de la ville. Le climat est chaud, fait qui n'est pas dû à la position géographique, mais à l'humidité dont l'air est saturé et aussi à ce que les morros ou collines dont la ville est parsemée empêchent la libre entrée de l'air et des vents. Aujourd'hui que quelques-uns de ces monts ont été rasés, l'air entre abondamment dans les nouvelles avenues.

En résumé, Rio est une fort jolie ville, avec des avenues majestueuses, des faubourgs enchanteurs, un pavage modèle, un éclairage éblouissant, un service de tramways excellent, police et service de gardes civils corrects. Pour faire de cette capitale la ville préférée des touristes aussi bien européens qu'américains, il faudrait à peine de légères modifications : supprimer les anciens kiosques qui sont comme des taches noires dans certaines rues de la capitale ; créer des hôtels modernes où se trouverait le confort recherché par le voyageur ; en finir avec la manière grossière et vexatoire usitée par les agents des douanes pour visiter les bagages, comme si les passagers, ceux de première classe comme les autres, étaient tous des contrebandiers. Enfin, abolir ce droit de 35 milreis par tête que doit payer toute personne qui sort du pays.

Ceci fait, Rio de Janeiro, plus accessible, sera une des plus belles villes du monde, recherchée par les voyageurs riches, particulièrement ceux du Rio de la Plata, qui, l'hiver, viendront y chercher un climat plus doux, loin du froid humide qui règne à cette époque dans ces régions.

CHAPITRE II

APERÇU GÉOGRAPHIQUE, HISTORIQUE, ADMINISTRATIF ET POLITIQUE

I. Superficie, limites. — II. Agrandissements territoriaux. — III. Population. — IV. Aspect physique. — V. Climat. — VI. Notes historiques. — VII. Les sept présidents du Brésil et leur œuvre. — VIII. Division politique des Etats. — IX. Composition des Chambres, périodes présidentielles de l'Union et des Etats. — X. Orientation politique des partis. — XI. Ministères et ministres. — XII. Favoritisme. — XIII. Elections présidentielles, M. Ruy Barbosa et le nouveau président maréchal Hermes da Fonseca. — XIV. Quelques hommes, Rio Branco, etc...

I. — Les États-Unis du Brésil occupent aujourd'hui un rang trop élevé dans la famille des nations pour qu'il soit besoin d'en tracer ici une description géographique détaillée. Nous nous bornerons donc à donner quelques indications géographiques historiques, politiques et administratives, renseignements qui peuvent avoir leur utilité.

Comme on le sait, le Brésil occupe la moitié de l'Amérique du Sud, de l'équateur, qui coupe l'Amazone à son embouchure au 32^e degré de latitude sud. Les limites de cet immense État sont faciles à définir, car il confine à tous les pays de l'Amérique du Sud, sauf à l'Équateur et au Chili. Le littoral brésilien s'étend sur plus de 5.000 milles sur l'Océan atlantique; quant à la superficie du pays, il semble qu'on ne soit pas tout à fait d'accord sur le chiffre total : d'aucuns lui donnent 8.300 kilomètres carrés, d'autres 8.528.000; mais ce pays, déjà si vaste, s'est encore beaucoup agrandi depuis les premières évaluations, en raison des acquisitions récentes, contestation de frontières, dont les arbitrages ont été rendus en sa faveur. Sa superficie peut donc être évaluée à près de 9.000.000 de kilomètres carrés, on dit 9.075.000, à peu près celle des États-Unis.

II. — Ces chiffres sont approximatifs, naturellement, mais si

on considère que l'arbitrage de Berne, dans la question du contesté franco-brésilien, lui a donné près de 300.000 kilomètres carrés, celui, plus ancien, de Cleveland, dans la question du territoire de Misiones, une région plus grande encore à laquelle il faut ajouter le territoire de l'Acre, de 200.000 kilomètres carrés, ils sont bien près de la vérité. Tous ces arbitrages réglés en faveur du Brésil, grâce à l'habileté du baron de Rio Branco, son adroit ministre des Affaires étrangères, ont encore augmenté l'influence économique de la Confédération sur d'immenses régions qui ne lui appartiennent pas, mais dont elle tirera tout le bénéfice.

C'est tout d'abord en raison des facilités de communication que présente l'Amazone, l'Ucayali, le Jurua, le Javary et autres affluents de l'ouest, tout le trafic de l'Amazonie péruvienne s'opérant par les États d'Amazonas et de Para. D'autre part, grâce à l'acquisition de l'Acre et surtout à la construction du chemin de fer du Madeira au Mamoré, c'est le commerce de tout l'Orient bolivien s'écoulant par le grand fleuve.

Au sud-ouest encore, toute la région bolivienne, depuis la Paz, pourra écouler ses produits par le chemin de fer du nord-ouest, qui, après avoir traversé les États de São Paulo et Matto Grosso, viendra aboutir à Corumba, sur le Paraguay. Cette dernière ligne, qui atteint aujourd'hui le rio Parana, ne sera complètement achevée que dans deux ans, suivant les ingénieurs, mais il faudra bien compter trois années.

III. — En ce qui concerne la population qui peuple l'immense territoire brésilien, il est difficile d'en donner un chiffre exact, même quelque peu approximatif; quelques recensements ont été tentés, il est vrai, en 1872 et 1890; mais ces recensements n'ont guère fourni de résultats probants. Dans les villes, des chiffres approchants ont pu être donnés, mais dans l'intérieur, même dans les endroits où le recensement était possible, les gouverneurs ou présidents d'États se sont heurtés à la méfiance des populations ignorantes, pour qui cette enquête cachait, ou le service obligatoire, ou l'établissement d'un impôt. En outre, sur ces immenses étendues, il n'est pas douteux que nombre de familles et même de petites agglomérations restent ignorées. En résumé, la population des États-Unis du Brésil peut osciller entre 23 et 24 millions d'habitants; c'est là, d'après les chiffres que nous avons pu recueillir et les constatations que nous avons pu

faire de la densité de la population dans certaines régions, un total qui approche de la vérité.

Ce ne sont pas les États les plus vastes qui nourrissent le plus d'habitants; parmi les États où la population est plus dense, il faut signaler, en premier, Minas Geraes, avec un peu plus de quatre millions et demi d'habitants, pour une superficie de 575.000 kilomètres carrés, puis vient São Paulo qui, avec ses 290.000 kilomètres carrés, nourrit près de 3 millions d'habitants. En troisième lieu vient l'État de Bahia avec 2.400.000 habitants, puis, par ordre, Pernambuco (2.100.000) et Rio Grande do Sul avec 1 million et demi; les États de Rio, Ceara, Alagoas ont une population à peu près égale.

IV. — On croira facilement qu'un pays aussi vaste présente des aspects extrêmement variés. Ainsi, au nord, nous trouvons l'immense plaine amazonique, couverte d'immenses forêts avec, çà et là, quelques éclaircies. Le littoral forme une sorte de plateau peu élevé et d'une grande variété d'aspect. Il montre également un long ruban de verdure d'une végétation tropicale exubérante qui, même à l'heure actuelle, est à peine entamée.

Au centre, particulièrement dans l'État de Minas Geraes, c'est un amas de groupes montagneux coupés d'une multitude de fertiles vallées. Au sud, le plateau s'élève davantage, formant des degrés qui s'élèvent jusqu'à 1.000 mètres d'altitude. La forêt couvre aussi une partie de cette région, mais elle n'offre plus la même masse compacte; elle est d'aspect moins tropical que dans le bassin de l'Amazone et renferme des prairies immenses.

A ce sujet, il faut dire que les forêts brésiliennes présentent des aspects différents; les plus imposantes par leur immensité sont celles de l'Amazone et les forêts plus belles encore qui bordent le littoral jusqu'au tropique du Capricorne. Sur les plateaux de Parana, de Santa Catharina et du Rio Grande do Sul, les forêts ne sont composées sur d'immenses étendues que d'une seule essence, le pin, l'*araucaria brasiliensis*.

Sur les plateaux moins élevés de l'intérieur, surtout vers le nord, les forêts se nomment des *catingas*, elles sont en général composées d'arbres rabougris et clairsemés. La commission Rondon, qui vient d'établir une ligne télégraphique entre Cuyaba, capitale de l'État de Matto Grosso, et le port fluvial de Santo Antonio sur le rio Madeira, a traversé une région de forêts

d'un aspect jusqu'alors peu commun; cette forêt d'un nouveau genre est appelée *charavascal*.

Elle se compose d'arbres à tronc de faible diamètre, de lianes et de fines taquaras (bambous divers) le tout tellement enchevêtré que l'accès en est beaucoup plus difficile que celui des grandes forêts vierges, car aussitôt entamé par le sabre d'abatis (*facão de matto*), ce matelas végétal se referme sur le voyageur, demandant de nouveaux efforts de la part du compagnon qui le suit.

V. — Le climat du Brésil est bien moins dur pour l'Européen que le climat d'Afrique. L'émigrant s'y fait parfaitement bien, surtout dans les six États du Sud, où l'Européen s'acclimate si complètement et si facilement qu'il peut, sans inconvénient, se livrer à la culture et à tous les autres travaux, comme le prouve la population des néo-brésiliens ou émigrants qui ont fait souche et ont donné naissance à une race pleine de vitalité.

C'est dans le nord et sur le littoral jusqu'à Rio de Janeiro que la chaleur se fait le plus sentir, toutefois elle ne s'élève guère à plus de 36°; dans l'intérieur, les grandes chaleurs sont rares et dans les régions sous-tropicales et tempérées le thermomètre descend parfois à 3° au-dessous de zéro.

Entre la température du jour et celle de la nuit, on remarque parfois une différence de 10°, mais la moyenne ne dépasse pas 7°; la différence entre l'été et l'hiver est à peine de 3° et les nuits sont fraîches. Ces circonstances se modifient graduellement quand on descend vers le sud, même à travers les États les plus chauds, Ceara et Rio Grande do Norte. Les saisons étant tout à fait l'opposé de celles de l'Europe, la température minimum est toujours en juillet et maximum en février.

Depuis la capitale jusqu'à l'extrémité sud du Brésil, la chaleur diminue sensiblement et le climat devient plus frais. Le printemps est éternel dans toute la force du terme. Les six États du Sud, São Paulo, Parana, Santa Catharina, Rio Grande do Sul, une partie de Matto Grosso et de Minas Geraes avec la partie montagnaise du centre présentent une température douce identique à celle des pays méridionaux de l'Europe. Il gèle souvent dans le sud, dans les États de Parana et de Rio Grande do Sul; les flaques d'eau se couvrent d'une couche de glace de 5 millimètres, et il arrive que le thermomètre descend à 3° au-dessous de zéro.

On peut donc dire qu'au point de vue de l'acclimatation étrangère, le Brésil peut être classé en deux immenses bassins, celui de l'Amazone et celui du Parana. Toute la région nord du bassin amazonique, sauf quelques parties, est surtout un pays d'exploitation, mais où l'Européen peut parfaitement s'y acclimater; en revanche, la région opposée, celle qui commence aux montagnes où prennent leurs sources le Parana, le Paraguay et l'Uruguay présente les avantages des zones tempérées, tandis que la végétation conserve encore toute la vigueur des tropiques; les colons y retrouvent les latitudes, les montagnes et jusqu'aux productions du vieux continent. Les États que nous avons nommés plus haut sont la partie vitale du Brésil; ce sont les plus riches. C'est dans ces États qu'on rencontre les colonies européennes les plus prospères. C'est vers ce point que se dirige aussi le courant de l'émigration.

Le climat du Brésil est donc généralement sain, on n'y connaît pas, en général, les maladies graves qui déciment ordinairement les grandes populations, mais est-ce à dire que le Brésil est partout d'une salubrité parfaite? Ce serait inexact. Il est indéniable que la fièvre intermittente, l'impaludisme, règne à l'état endémique sous des formes plus ou moins bénignes sur les rives de certains cours d'eau; il est inutile et maladroit de dissimuler cette particularité, spéciale à quelques zones et qui n'a rien d'extraordinaire, d'autant plus que, même sur les bords des rivières dites insalubres, aucun cas dangereux de fièvre intermittente ne se déclare chez l'Européen qui a la moindre notion d'hygiène.

La saison la plus favorable pour arriver au Brésil est l'hiver ou la saison sèche, qui dure d'avril à novembre, c'est la plus saine de l'année; contrairement à ce qui se passe en Europe, l'été est en même temps la saison des pluies. C'est à cette époque que la chaleur semble plus énervante parce qu'un peu plus humide; pendant notre dernier séjour à Rio de Janeiro, nous avons observé que le thermomètre marquait ordinairement 23° à 6 heures du matin, 29° à midi et 26° à 10 heures du soir. Nous avons subi dans la République Argentine et même à Paris des températures bien plus élevées.

VI. — Le caractère de cet ouvrage ne nous permet pas de nous étendre sur les événements historiques dont le Brésil a été

le théâtre ; ces faits sont connus du plus grand nombre, un aperçu très rapide sera donc suffisant.

Le Brésil fut découvert le 22 avril 1500 par Pedro Alvares Cabral qui, à la tête de treize caravelles, aborda sur ses côtes et en prit possession au nom de son maître le roi de Portugal, alors dom Manoel. Toutefois, ce ne fut qu'une trentaine d'années plus tard que fut fondée, dans le port de São Vicente, la première ville coloniale.

En 1582, le roi João VII organisa la colonie en y établissant douze capitaines héréditaires. Plus tard, ces capitaines furent remplacés par un gouverneur général qui résida à Bahia et continua la lutte contre les Indiens de l'intérieur.

En 1580, le Portugal ayant perdu sa dynastie régnante par la mort du cardinal-roi dom Enrique, le royaume tomba sous la domination du roi d'Espagne, Philippe II. Le Brésil devint alors colonie espagnole, mais principalement la partie sud ; quant au nord, à partir de Pernambuco, il fut occupé par les Hollandais, qui étaient en guerre avec l'Espagne. Ce ne fut qu'en 1640 que le Portugal recouvra son indépendance avec le roi dom João IV de Bragance, lequel reprit possession de ses colonies et y nomma un vice-roi. C'est à partir du xvii^e siècle que commence vraiment le développement du Brésil, en tant que colonie, on y faisait surtout le trafic des bois précieux, mais la richesse du pays résidait surtout dans l'exploitation de nombreuses et importantes mines de diamants et d'or, existant dans l'intérieur du pays.

À la fin du xviii^e siècle, en 1789, éclata la fameuse conjuration mineira, ayant pour but de secouer le joug de la métropole. Cette conjuration, dénoncée, finit par l'exécution de son meilleur apôtre, Tiradente. En 1808, le Portugal ayant été occupé par les Français, le roi João VI dut quitter précipitamment Lisbonne et avec toute sa cour se réfugia à Bahia, puis à Rio de Janeiro. C'est peu après son arrivée que fut décrétée l'ouverture des ports du Brésil au commerce universel, abolissant l'odieux monopole dont souffrait la colonie, les industries furent elles-mêmes déclarées libres. Les étrangers commencèrent alors à affluer dans les villes du littoral. En 1815, le Brésil fut élevé au rang de royaume, sous le nom de Royaume-Uni du Portugal, du Brésil et des Algarves. En 1820, une révolution qui éclata à Porto en Por-

tugal, mit fin au royaume absolu et le roi João VI fut invité par les Cortès à prendre le titre de roi constitutionnel. Après quelques hésitations, il rentra en Portugal, laissant la régence à son fils dom Pedro, qui, profitant de l'absurde maladresse des Cortès qui décidèrent la recolonisation du Brésil, proclama, en 1822, l'indépendance du Brésil et se fit couronner empereur.

En 1831, à la suite de dissentiments avec le peuple, il abdiqua volontairement en faveur de son fils et prit possession du trône de Portugal laissé vacant par la mort de son père João VI. De 1831 à 1840, époque où le jeune empereur fut déclaré majeur, le Brésil passa par une série de troubles. Dom Pedro II régna pendant quarante-neuf ans, son règne fut marqué par la guerre avec le Paraguay; cette période fut employée au développement des libertés et de la paix; à l'établissement de chemins de fer, de la navigation à vapeur, de lignes télégraphiques et au peuplement du sol par l'émigration européenne. Une des grandes réformes de la fin de l'empire fut l'abolition de l'esclavage en 1888. Le 15 novembre 1889 eut lieu, sans effusion de sang, la révolution qui renversa l'empire et proclamait la République des États-Unis du Brésil.

VII. — Depuis 1889 jusqu'à 1910, sept présidents se succédèrent au gouvernement de la Confédération brésilienne; aucun ne fut inférieur à la tâche qui lui incombait et n'a failli devant les difficultés de certains moments; le premier fut le maréchal Deodoro da Fonseca qui garda la présidence ou plutôt la dictature jusqu'en 1891, époque où il démissionna; il fut remplacé par le vice-président maréchal Floriano Peixoto, qui termina en 1894. Ces deux présidences furent plutôt des périodes de dictature, rendues nécessaires par l'anarchie intérieure; le maréchal Floriano dut réprimer d'une main de fer la révolte de l'escadre en 1893-94. Le 15 novembre 1894 arriva au pouvoir le premier président civil, M. Prudente de Moraes, qui réalisa la pacification tout en étouffant les germes naissants du militarisme sectaire; il gouverna de 1894 à 1898. Le président Campos Salles, qui vint après, trouva les finances en piteux état; il entreprit de les réorganiser et réussit à réhabiliter le crédit brésilien; sa présidence dura de 1898 à 1902. M. Rodrigues Alves lui succéda de 1902 à 1906; ce président trouva les finances améliorées et le prestige financier rétabli; il entreprit alors de donner à Rio une

nouvelle santé, de doter le pays de ports; c'est à lui que Rio de Janeiro doit sa transformation, ses embellissements, son assainissement et son nouvel outillage commercial. Le pays lui doit aussi d'avoir amené le baron de Rio Branco au ministère des Affaires étrangères, lequel, par une action diplomatique des plus habiles, sut porter très haut le prestige du Brésil, devant les républiques de l'Amérique latine et attirer sur son pays l'attention sympathique des États européens. Sous le gouvernement de M. Affonso Penna, qui s'acheva par la mort de celui-ci en juin 1909, furent entrepris d'importants travaux de ports et de chemins de fer et inauguré le programme de peuplement du sol, le développement du progrès agricole et pastoral. Un des meilleurs collaborateurs de M. Affonso Penna fut M. Miguel Calmon du Pins et Almeida; ce jeune ministre des Travaux publics, du Commerce et de l'Agriculture poussa au développement des voies ferrées à travers l'intérieur, s'efforçant de relier entre eux des États jusqu'alors isolés.

A la mort de M. Affonso Penna, M. Nilo Peçanha, vice-président de la République, prit le pouvoir pour le restant de la période qui s'achève au 15 novembre 1910. Homme probe et d'énergie, le nouveau président s'efforça de réprimer nombre d'abus, tout en continuant le programme de son prédécesseur : diffusion de l'enseignement, augmentation des voies ferrées, peuplement du sol, développement de l'agriculture. Des élections présidentielles ont eu lieu en mars 1910 : c'est le maréchal Hermes da Fonseca, neveu du premier président du Brésil, et ancien ministre de la Guerre, qui a été élu président à une grande majorité; M. Wenceslau Braz, ancien président de Minas Geraes, a été nommé vice-président.

VIII. — A ce sujet, il est bon de rappeler que le Brésil est une République fédérale composée de vingt États, un District fédéral (1) et le Territoire fédéral de l'Acre. Ces États sont absolument autonomes; ils forment, en quelque sorte, de petites républiques, ayant leurs présidents et leurs Chambres. Ils ne dépendent du pouvoir fédéral que pour les relations avec

(1) La ville de Rio de Janeiro et ses faubourgs forme en quelque sorte un territoire neutre sous le nom de District Fédéral, celui-ci se trouve placé non sous l'autorité directe du président de la République, mais sous celle du préfet municipal nommé par le président et placé à la tête du Conseil municipal. Cette nomination doit être ratifiée par le Sénat.

l'extérieur, la défense nationale, les questions d'ordre général. Dans chaque État, les municipes forment encore autant de petits centres indépendants, puisqu'ils possèdent leur autonomie en ce qui concerne leurs ressources et administration particulière.

Il est assez difficile de se prononcer sur les avantages ou les



RIO DE JANEIRO. — Vue partielle : à droite la rue do Ouvidor.

désavantages de cette organisation qui a ses bons côtés. On pourrait peut-être lui reprocher cependant d'avoir déchainé un véritable fléau, celui de la politique qui, au Brésil, pire peut-être qu'en Europe, fausse et corrompt tout comme un poison, pénètre tous les milieux sociaux, depuis les plus humbles jusqu'aux plus hauts fonctionnaires de l'État.

IX. — La Chambre des députés est composée de 212 membres dont le mandat est de trois années. Le Sénat se compose de 63 membres, renouvelables par tiers de trois en trois ans; le

premier tiers est élu pour 9 ans, l'autre pour 6 ans et le dernier pour 3 ans, ceci d'après le chiffre respectif des voix obtenues.

Le président et le vice-président de la République sont élus pour quatre ans; ils doivent être Brésiliens et âgés d'au moins trente-cinq ans. Si le président meurt ou résigne ses fonctions dans le cours des deux premières années, il est procédé à de nouvelles élections; s'il reste moins de deux ans, c'est le vice-président qui assume le pouvoir jusqu'à la fin de la période présidentielle. En cas de cessation des deux, dans le même laps de temps, les présidents du Congrès et le président du Suprême Tribunal fédéral devraient assumer le pouvoir. Pour la présidence de la République, comme pour les deux Chambres, les élections ont lieu au suffrage direct. Sont électeurs tous Brésiliens ou naturalisés âgés de vingt et un ans.

La durée de la période présidentielle diffère suivant les États. Ainsi, elle est de trois années dans les États d'Alagoas, Sergipe et Goyaz. De cinq ans dans l'État de Rio Grande do Sul et de quatre ans dans tous les autres États, c'est-à-dire Santa Catharina, Bahia, Parana, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Geraes, Matto Grosso, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceara, Piauhy, Maranhão, Para et Amazonas.

X. — Dans tout le Brésil, l'orientation politique du parti qui préside aux destinées d'un État est donnée, dans chacun d'eux, par un chef politique unique et absolu.

Il n'y a pas d'exception; du sud au nord, chaque État possède son chef politique; celui-ci domine dans nombre de détails de la direction publique, administrative et économique; il a une influence incontestable et incontestée sur le président et les membres du gouvernement de chaque État. Ces chefs politiques, tout comme de simples fonctionnaires, peuvent être destitués par leur parti, tel l'exemple de l'État d'Amazonas où le chef politique Sylverio Nery a été destitué de sa qualité; cependant, cet État était à peu près considéré comme un fief des Nery, où plusieurs membres de cette famille s'étaient succédé comme présidents ou chefs politiques.

C'est ainsi, comme le disait également le *Jornal de Commercio*, que parmi les États formant la grande Confédération brésilienne, il en est qui peuvent être considérés comme inféodés (escravizados, réduits en esclavage, d'après les propres termes

du *Jornal de commercio*), en raison de ce que ces États obéissent, en tout et pour tout, à certains chefs déterminés; ils peuvent donc être considérés comme de véritables fiefs féodaux; les États du littoral nord, à l'exception de Piauhy et de Maranhão seraient des États inféodés. Il en est, comme le Ceara, où les membres d'une même famille se relayent continuellement au pouvoir.

XI. — Les ministres de l'Union sont au nombre de sept, Affaires étrangères, Finances, Justice, Guerre, Marine, Travaux publics, Agriculture et Commerce; ce dernier ministère, duquel on attend beaucoup, a été créé en 1909; son premier titulaire fut un homme de valeur reconnue et jouissant de l'estime de tous. M. Candido Rodrigues, ancien secrétaire de l'Agriculture de l'Etat de São Paulo, était tout désigné pour la tâche difficile d'organiser ce nouveau département. Il est déplorable que le groupement auquel appartenait cet éminent homme d'État, l'ait contraint, par son attitude vis-à-vis du gouvernement, à donner sa démission. Le Ministre actuel est M. de Toledo.

L'esprit politique est pourtant très tolérant au Brésil, on ne regarde pas aux convictions religieuses ou politiques d'un homme pour lui confier des fonctions importantes.

Les ministres sont, au Brésil, plutôt les secrétaires d'État du Pouvoir exécutif; choisis et nommés par lui, ils ne dépendent donc pas, ce qui est heureux, d'un caprice ou d'un vote de la Chambre.

Toutefois, l'avènement d'un nouveau président amène des changements parmi les détenteurs de portefeuilles. Ces changements n'entraînent heureusement pas, la plupart du temps, de modifications dans les entreprises commencées sous le précédent gouvernement; celui qui arrive reprend la tâche là où l'a laissée celui qui se retire, tous se suivent et se complètent, donnant l'exemple d'une solidarité qui ne se voit pas toujours en Europe où chaque nouveau gouvernement s'empresse de modifier ou détruire ce qu'a fait le précédent. Cela est dû, sans doute, à ce qu'il n'existe pas encore, dans cet heureux pays, de parti politique ayant un programme bien défini.

XII. — On a reproché à l'Empire d'être le règne du népotisme et du favoritisme; il semble que malgré le bon vouloir de certains chefs d'État, tel le D^r Nilo Peçanha et les bonnes réso-

lutions de certains ministres, la République n'ait pas encore pu échapper à ce fléau. MM. les députés et sénateurs se chargent parfaitement de maintenir l'épidémie, leur activité est, à cet égard, considérable en tout temps; ne sont-ils pas sans cesse harcelés par de jeunes politiciens, fils d'électeurs influents ou autres? Il faut le dire, les Facultés de droit fabriquent vraiment trop de docteurs qui, pour un petit nombre d'utiles citoyens, laissent sur la route trop de déclassés. Aussi, on se demande, quand on pénètre dans le cabinet d'un ministre, comment ce dernier peut se livrer à un travail utile, lorsque son bureau est rempli de sénateurs et députés qui viennent prendre de ses nouvelles, recommander quelqu'un, ou causer entre eux, entrant et sortant comme chez eux, sans se faire annoncer, pendant que certaines personnalités venues là pour affaires sérieuses sont tenues, de ce fait, à faire antichambre. Plusieurs ministres ont essayé, mais en vain, de mettre fin à cet abus. Résignés, ils tournent la difficulté en recevant d'un côté de la table une communication sérieuse, et subissant de l'autre un bavardage inutile. Ils en sont quittes pour travailler beaucoup chez eux le soir, et y donner rendez-vous le matin aux personnes avec lesquelles ils désirent s'entretenir sérieusement.

Le Parlement brésilien imitant en cela ses similaires d'Europe, les Latins en particulier, adore gaspiller son temps en interminables discours; les députés, comme les nôtres, se complaisent en intrigues de couloirs, quand ils n'interviennent pas en faveur de quelques amis. Nombre de fonctionnaires étant renouvelés à chaque changement de ministère, et la faveur prévalant dans le choix des employés, il arrive que certaines administrations sont pourvues de serviteurs souvent ignorants ou tout au moins négligents. Ce qu'il y a de pis, c'est qu'il existe, dans de nombreuses administrations, par exemple dans les chemins de fer, quatre fois plus de personnel qu'il n'en serait besoin.

Malgré ce favoritisme, qui n'est pas particulier au seul Brésil puisqu'il sévit chez nous et ailleurs, il faut bien vite ajouter que le haut personnel gouvernemental reste sain, quoi qu'on ait pu dire. En cela, il y a une différence bien grande à établir entre le Brésil et certains États hispano-américains que nous avons visités, où le parti au pouvoir exploite, sinon le crédit de l'Etat, du moins les hautes fonctions qu'il occupe, réalisant parfois des

fortunes scandaleuses. Au Brésil, ministres et hauts fonctionnaires descendent du pouvoir les mains nettes et souvent plus pauvres qu'à leur arrivée. Tout ce qu'on peut, en somme, leur reprocher, c'est qu'ils ne sont pas toujours à l'abri de faiblesses à l'égard des proches et des amis, maladie du caractère brésilien. Ne sont-ils pas latins comme nous!

XIII. — Comme nous l'avons dit, il n'y a pas, au Brésil, à proprement parler, de partis politiques organisés tels que nous les comprenons. Les deux partis en présence ne sont autre chose que des syndicats d'intérêts et de tempéraments divers qui se disputent le pouvoir. Malgré cette absence de partis, les luttes politiques n'en sont pas moins ardentes entre les détenteurs du pouvoir et les aspirants au pouvoir. C'est pour les élections présidentielles qu'on note une certaine organisation pour la lutte électorale; celle-ci est nécessaire, car l'influence des États dans une élection présidentielle est tout à fait considérable, en raison des intérêts régionaux qui entrent en jeu. Certains États voudraient garder le monopole de donner des présidents à l'Union, par exemple, São Paulo, Minas Geraes, Rio Grande do Sul, Bahia, États dans lesquels la lutte est toujours la plus vive.

On pourrait supposer que ces compétitions sont favorables à l'éclosion de candidatures d'hommes d'une valeur médiocre: on ferait erreur, car, après une lutte plus ou moins ardente, on est toujours tombé d'accord sur le nom d'une personnalité de haute valeur, capable de gouverner sagement et de servir son pays avec dignité et distinction.

La dernière élection de ce genre a eu lieu en mars 1910. Les deux candidats en présence étaient: M. le maréchal Hermes da Fonseca, ancien ministre de la Guerre et M. Ruy Barbosa, homme politique de grand talent oratoire. Deux clans, deux partis se formèrent pour défendre ces deux candidatures. Les partisans de M. Ruy Barbosa représentaient la candidature Hermes comme une candidature militaire, candidature de dictature qui, si elle aboutissait, devait plonger le pays dans une ère de désordre et d'anarchie. Le parti qui défendait M. Ruy Barbosa était dit civiliste. Une campagne extrêmement ardente fut menée dans tous les États, mais c'est surtout dans l'État de São Paulo, centre des civilistes, à Minas Geraes et dans le Rio Grande do Sul, que la lutte fut la plus vive.

Pendant notre voyage à travers les divers États du Brésil, nous avons, en consultant les autorités, la presse et les principales personnalités, acquis la certitude du succès du maréchal Hermes, car, là-bas, les opinions se déploient au grand jour, et il était facile de se rendre compte qu'il y avait, de ce côté, une grande majorité. L'événement vint confirmer cette conjecture : nous rentrions à peine que nous apprimes la nouvelle de l'élection du maréchal Hermes. Malgré sa réelle valeur, son talent incontestable et incontesté, M. Ruy Barbosa avait contre lui le souvenir de sa manière de faire comme ministre des Finances, lors de son passage au pouvoir pendant la durée du gouvernement provisoire qui prit les rênes du gouvernement après la chute de l'Empire. Plein d'ardeur au travail et pétri de bonnes intentions, M. Ruy Barbosa est, dit-on, absolu dans ses idées, nerveux et irritable; homme aux passions vives, de style et de langage arrogants, autoritaire au suprême degré, il semble n'avoir qu'un but, absorber ou annihiler tous ses collègues; ceci n'empêche pas M. Ruy Barbosa d'occuper au Parlement une situation prépondérante.

Nous avons eu l'occasion de causer longuement avec le maréchal da Fonseca et nous avouons que ce brillant militaire, à qui l'armée et le pays doivent beaucoup, dont, d'après les exagérations des luttes politiques, l'élection équivalait à livrer le pays aux factions militaires et devait être le signal de troubles graves, nous est apparu comme un homme probe et de bon sens qui avoue n'être pas un profond politicien, mais qui a une grande expérience des hommes et des choses. Ce farouche dictateur a l'allure et le langage d'un paisible bourgeois, plein de scrupules, respectueux de la légalité et de la constitution et dont le plus vif désir est de continuer l'œuvre de ses prédécesseurs, au milieu de l'ordre intérieur et de la paix extérieure. Le programme gouvernemental du maréchal est tout à fait civil : pas de dépenses inconsidérées, pas d'aventures financières, et fermement et sagement, il gouvernera comme un civil secondé par des hommes de bonne volonté et de haute valeur, comme il n'en manque pas au Brésil, auxiliaires dont il a su s'entourer, lesquels facilitent sa tâche. Il y parviendra, car il a le double prestige et du nom historique qu'il porte, celui du maréchal Deodoro da Fonseca, son oncle, dont l'épée fonda la République,

et de son œuvre personnelle de réorganisateur de l'armée brésilienne. Soldat de race, caractère intègre et rigide, ferme sur la discipline, il s'est révélé aussi bon commandant de la brigade de police et chef de police du district fédéral, que comme commandant de la quatrième circonscription militaire, celle de Rio de Janeiro, et enfin, comme ministre de la Guerre, un véritable organisateur énergique. Il a montré que, bien que n'étant pas un politicien, il ne manquait pas de souplesse.

On s'est plu à représenter le maréchal Hermes da Fonseca comme animé envers la France de sentiments peu bienveillants; ces bruits sans consistance ont pris naissance au moment du voyage que le maréchal fit en Allemagne, désigné par le gouvernement de M. Affonso Penna pour répondre à une invitation courtoise de l'empereur. Certes, le maréchal Hermes, alors ministre de la Guerre, fut heureux de l'occasion qui lui était offerte de visiter un pays qui tient une si large place parmi les grandes puissances et dont le développement industriel est colossal, et il rapporta, en plus du souvenir de l'accueil cordial qui lui fut fait, une vive impression de ce qu'il avait vu en Allemagne. C'est là ce qui sert de thème aux interprétations erronées sur les sentiments intimes du maréchal vis-à-vis de la France; on lui reprochait surtout de ne s'être pas arrêté en France, mais comme il nous le répétait encore dans une conversation tenue, pendant son séjour à Paris, « mon voyage en Allemagne fut des plus précipités et mes fonctions de ministre de la Guerre ne m'ont pas permis de m'arrêter en France comme je l'aurais désiré : je n'aurais pu y faire que des visites hâtives qui auraient davantage donné lieu à de mauvaises interprétations. Mon sentiment vis-à-vis de la France est celui de tous les Brésiliens imbus dès l'enfance des idées françaises, c'est-à-dire un sentiment de vive sympathie et d'admiration; votre langue nous est familière, et c'est dans les livres français que nous suivons les évolutions du génie humain, ainsi que votre organisation industrielle, commerciale, administrative et militaire. Nous le voudrions que, par tradition et par affinité de race, nous ne pourrions cesser d'aimer votre pays ».

Nous sommes convaincu de la sincérité de ces paroles, d'autant plus que nous avons maintes fois entendu d'autres personnalités s'exprimer de la même façon; c'est l'apathie et l'indiffé-

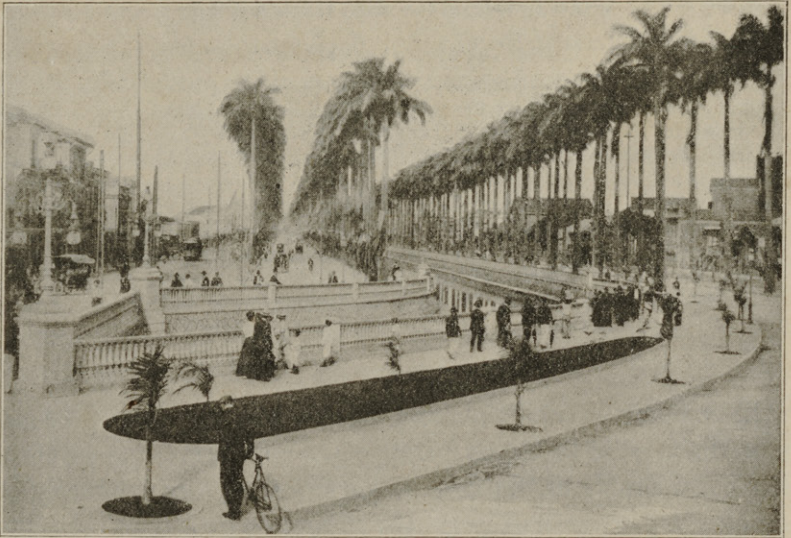
rence des gouvernants mises à profit par les jaloux qui occasionnent les malentendus.

XIV. — Comme nous l'avons dit déjà, le Brésil ne manque pas d'hommes de grande valeur pour simplifier la tâche du Pouvoir exécutif et on pourrait remplir quelques volumes avec leurs noms. Parmi ceux qui ont joué un rôle important au Brésil ces dernières années, figuraient les personnalités suivantes : c'est, d'abord, le baron de Rio Branco, ministre des Affaires Étrangères, décédé il y a quelques mois. En Rio Branco, le Brésil a perdu un de ses meilleurs hommes d'État. Son habileté et son érudition lui permirent de rendre à son pays de signalés services; en concluant d'une façon avantageuse plusieurs traités de frontières, il augmenta beaucoup le prestige diplomatique du Brésil dans les questions internationales. Son successeur, M. Lauro Muller, semble tout au moins l'égaliser. Le Brésil et la République Argentine devront sans doute à sa finesse la fin de cette rivalité sourde, inexplicable, qui parfois occasionnait une certaine tension entre ces deux pays si bien faits pour s'entendre.

Il faut signaler d'habiles financiers, anciens ministres comme J. Murinho, J. Saabra, Leopoldo de Bulhoes, Castro Maia, sénateur Azevedo, Miguel Calmon, Francisco de Sá qui contribuèrent le plus au développement matériel de la République, en permettant la construction de lignes ferrées, organisant des congrès scientifiques ou des expositions. Paulo de Frontin est, parmi tous les ingénieurs sud-américains, une personnalité, il a attaché son nom à nombre de travaux publics des plus importants : chemins de fer, canalisation, adduction d'eau potable pour l'approvisionnement de Rio; c'est à lui que sont dues la percée et la construction de l'Avenida Central, accomplies en vingt-deux mois. Sampaio Correa est un autre ingénieur de talent et d'énergie, qui a su mener à bien des travaux fort difficiles, assainissement de la ville de Santos, voies ferrées, etc. Teixeira Soares est un des hommes les plus compétents en matière de chemins de fer. R. Vieira Souto, l'économiste le plus distingué du Brésil, est une des belles figures de l'aristocratie intellectuelle brésilienne; ancien professeur d'économie politique à l'École Polytechnique de Rio, c'est un savant âpre au travail et d'une grande culture scientifique.

Son bagage de travaux économiques est énorme, cette personnalité peut être considérée comme une de celles qui dirigent le mouvement progressiste du Brésil. Le gouvernement a su utiliser l'activité de ce savant en le plaçant à la tête de la Mission d'Expansion économique qu'il a envoyée en Europe, ainsi que de la Section brésilienne de l'Exposition de Bruxelles. Ce travailleur infatigable a cependant un grave défaut, c'est une modestie maladive et incurable qui le fait trop s'effacer en toutes choses.

Dans un autre ordre, il nous faut encore signaler deux



RIO DE JANEIRO. — Avenue et canal do Mangue.

médecins, le D^r Oswaldo Cruz, dont nous avons déjà parlé, savant bactériologiste, élève de Pasteur, à qui Rio doit son assainissement, et le D^r Vidal Brazil, qui a attaché son nom à la découverte d'un sérum antivenimeux, antidote efficace contre le venin des serpents, découverte précieuse pour la vie des populations rurales. C'est après plusieurs années d'expériences rigoureuses que le D^r Vidal Brazil, qui est directeur de l'Institut Sérothérapique de São Paulo, a livré aux populations de l'intérieur trois sérums différents et d'une efficacité certaine. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'en reparler dans un autre chapitre.

CHAPITRE III

ARMÉE, MARINE, FINANCES, INDUSTRIE, PORT DE RIO ET DOUANES.

- I. Organisation de l'armée, composition, volontaires. — II. Le corps de police de São Paulo et la mission militaire française. — III. Education des officiers. — IV. Etat de la marine militaire brésilienne, programme naval. — V. Corps des officiers de marine, recrutement des marins, Bataillon naval. — VI. Les finances du Brésil, comment on les a améliorées. — VII. Excellence de leur situation actuelle, la dette extérieure. — VIII. Recettes douanières, exportations et importations. — IX. Principales nations importatrices, nature de leurs ventes. — X. Développement de l'industrie brésilienne, nature de cette industrie, capitaux employés dans divers Etats, filatures du District Fédéral. — XI. Industries les plus importantes. — XII. Protectionnisme. — XIII. Revision du tarif douanier. — XIV. Port et quais de Rio de Janeiro, leur exploitation. — XV. Procédés vexatoires des douaniers.

I. — Comme en général toutes les autres nations de l'Amérique du Sud, le Brésil ne possède pas une armée permanente bien considérable et, de ce fait, les dépenses sont relativement peu élevées; souhaitons pour son budget de ne jamais connaître l'ère des armements à outrance.

Cette armée se compose actuellement de deux éléments: l'armée fédérale proprement dite, répartie sur différents points du territoire, et les troupes de police militarisée que chaque État entretient à ses frais. Le nombre des hommes composant cette police est plus ou moins grand, suivant l'importance et les ressources budgétaires des États. Ces forces réunies s'élèvent à une cinquantaine de mille hommes; soit, en chiffres ronds, 28.000 hommes de troupes fédérales, 900 élèves des écoles militaires et 1.200 officiers. Cet effectif se compose de deux bataillons de génie (au Brésil il n'y a pas de régiments, sauf pour la cavalerie et l'artillerie), six régiments d'artillerie de campagne et six bataillons de quatre batteries chacune. Chaque régiment d'artil-

lerie se compose de 230 hommes et le bataillon de 190. L'infanterie, dont l'armement est le Mauser modifié, possède quarante bataillons de quatre compagnies chacune composée de 250 hommes. Il n'entre pas, dans ces chiffres, ni le corps des pompiers qui existe dans certains États, ni la garde civile. En cas de besoin, ces forces peuvent être doublées.

Le service obligatoire n'existe pas au Brésil ; pendant sa présence au ministère de la Guerre, le maréchal Hermes da Fonseca essaya d'établir la conscription, mais devant la résistance de l'opinion publique, il ne voulut pas heurter de front les préjugés et les mœurs. Il tourna la difficulté et, tout en laissant les jeunes gens dans leurs foyers et à leurs occupations, il les amena à l'idée du devoir et du service militaire. Pour cela, il institua dans tous les centres des différents États une sorte de volontariat de manœuvre, sous le nom de « Tir Fédéral ». Ces sociétés se multiplièrent, elles enrôlèrent tous les jeunes gens de toutes les classes qui y reçoivent en de courtes périodes d'exercices l'instruction militaire nécessaire ; cet enseignement est surtout pratique. Cette organisation, où tous les jeunes gens accourent comme dans une société de sport, mérite les plus grands éloges. Nous avons pu voir à différentes reprises manœuvrer ces corps de volontaires, ils sont fort bien équipés et armés et leur éducation militaire est bonne. Avec ces volontaires, le Brésil peut, d'un jour à l'autre, mettre 100.000 hommes en première ligne, bien encadrés par les officiers et la troupe.

C'est là une organisation très élastique qui donne au Brésil une armée économique, ne coûtant pas beaucoup plus au budget que l'ancienne armée. Celle-ci d'ailleurs n'a qu'un caractère purement défensif, car la Constitution brésilienne, repoussant tout esprit de conquête, consacre l'arbitrage dans les conflits internationaux. Le pays est divisé en treize inspections militaires, système complété par la création de brigades stratégiques composées de trois armes de mobilisation très rapide.

L'armée, longtemps négligée sous l'Empire, laissait fort à désirer sous le rapport de la cohésion et de la discipline. Le gouvernement de la République a transformé tout cela au point de vue intellectuel et matériel ; le corps des officiers est aujourd'hui animé d'un autre esprit. Le sort des soldats a été aussi considérablement amélioré ; ceux-ci sont recrutés par engagement

parmi les classes inférieures, nègres, mulâtres, caboclos, etc. Parmi eux, comme parmi les officiers, l'amélioration de la situation matérielle amena l'amélioration de la discipline, si bien que le militaire, en général, jouit de la part du public d'un peu plus de considération. Dans les camps éloignés de l'intérieur cette discipline subit peut-être bien des entorses, mais en raison de la vie menée, il ne faut pas se montrer trop exigeant.

Nous avons dit que chaque État possédait un corps de police absolument instruit et équipé comme les troupes fédérales. Le chiffre des effectifs varie de 5.000 hommes, qui est celui des États de São Paulo, Rio Grande do Sul et District fédéral, à 200 et 500 hommes comme dans ceux de Parahyba, Espirito Santo, Goyaz et Matto Grosso. D'autres États possèdent de 800 à 2.500 hommes.

II. — Parmi ces corps de police, celui de São Paulo figure de beaucoup au premier rang. C'est une troupe de plus de 5.000 hommes admirablement bien équipée et instruite par une mission d'officiers français. La police pauliste a l'allure des plus martiales et manœuvre comme les meilleures troupes européennes, auxquelles elle ne le cède en rien sous le rapport de la discipline, bien au contraire. Aussi l'État de São Paulo est-il fier de sa police et à juste titre, et de même le gouvernement fédéral, qui n'est pas fâché que les étrangers de marque voient évoluer ces troupes de premier ordre.

Il ne faut pas voir dans ces appréciations l'expression d'un chauvinisme étroit : certes, nous sommes satisfait de ce résultat obtenu par des officiers français, mais, nous ne pouvons être accusé de partialité, car soit par écrit ou dans des conférences, nous avons maintes fois signalé l'armée chilienne comme la mieux entraînée et la mieux instruite de l'Amérique méridionale, quoique absolument dressée à l'allemande par des officiers allemands. C'est pourquoi, bien avant l'arrivée de la Mission militaire française à São Paulo, il existait dans les sphères gouvernementales de Rio de Janeiro des influences disposées à confier la réorganisation de l'armée fédérale à une mission militaire allemande. Sans que depuis il y ait eu revirement, d'autres influences se sont élevées contre ce projet ; les forces en présence étant à peu près égales, le *statu quo* peut subsister indéfiniment.

Qu'il nous soit permis de dire ici que l'éducation des troupes brésiliennes par des officiers allemands ne nous paraît pas devoir donner de bons résultats, mais, au contraire, faire naître de graves difficultés. Le tempérament du Brésilien ne ressemble en rien à celui du Chilien, il est bon enfant, mais fier et susceptible à l'excès ; il a l'épiderme chatouilleux du soldat français, on obtiendra tout de lui par la douceur et la persuasion, rien ou pire, en le brusquant ou en le brutalisant. Les méthodes allemandes d'instruction militaire, brutales et rigides, la morgue et le manque de souplesse des officiers instructeurs qui commencent même en Allemagne à provoquer la critique des Allemands pourtant militarisés, ne peuvent en aucun cas convenir au Brésil. On a dit du soldat russe qu'il fallait le tuer deux fois pour le faire tomber ; nous dirons : tuez un Brésilien, mais ne le frappez pas ! Nous le répétons, qu'on ne voie pas là un sentiment de mesquin chauvinisme que nous sommes incapable de ressentir ; toutes les grandes nations européennes luttent pour leur expansion économique, toutes cherchent à faire admettre leur prépondérance industrielle ou commerciale ; les chances sont les mêmes pour toutes ; tant pis pour celles qui ne savent pas en profiter et se laissent devancer ; mais si le Brésil veut tôt ou tard procéder à la réorganisation de son armée et ne veut pas faire appel à nos officiers, il serait préférable qu'il confiât l'éducation de ses hommes à des Italiens ou à des Danois, mais en aucun cas à des officiers allemands : l'expérience pourrait être mauvaise.

III. — L'éducation militaire des officiers est donnée au Brésil par trois écoles militaires, celles de Rio de Janeiro, de Rio Grande do Sul et de Ceara ; il y en a plus, à Rio, une École supérieure de guerre. Les élèves de cette dernière École sont officiers, ceux de la première sont des cadets. Ces Écoles sont installées en des édifices appropriés, bien organisées et pourvues d'un bon matériel et de tout ce qui est nécessaire à l'enseignement militaire, du moins en ce qui concerne Rio et Porto Alegre, car nous n'avons pu visiter celle de Ceara. Dans ces établissements, les jeunes gens de bonne volonté peuvent apprendre quelque chose, mais les cours étant un peu longs, il semble qu'un certain nombre d'élèves ne les complètent pas ; cela est au Brésil commun à toutes les branches d'enseignement, sauf peut-être pour le droit où l'on n'est peut-être pas assez rigoureux. Les

directeurs de ces Écoles militaires, qui sont généraux ou colonels, de même que les officiers inspecteurs et professeurs, ont souvent fort à faire pour modérer la turbulence naturelle et l'ardeur juvénile de leurs élèves, qui, sans doute en raison du climat, ont parfois la tête un peu chaude.

Pendant longtemps les écoles militaires se considéraient assez comme des facteurs politiques influents dans l'État, elles durent même être fermées pendant quelque temps sous la présidence de M. Prudente Moraes, et il est étonnant qu'elles n'aient pas occasionné plus d'embarras au gouvernement par leur fanatisme et leur insubordination; mais là encore d'importants progrès ont été réalisés.

Les élèves qui sortent en bonne place de l'École Militaire entrent comme officiers dans l'armée ou à l'Académie de Guerre. Les élèves de cette Académie ne dépassent pas une centaine, car ce sont les élèves appliqués et ayant réellement du talent, qui y sont admis. Ceux qui complètent et emploient bien les cours de quatre à cinq ans de cette Académie sont certainement de bons théoriciens, mais il est possible qu'ils n'aient acquis que peu de pratique. Les officiers qui sortent de cette école possèdent en général une vaste érudition et une bonne éducation militaire, si bien que l'armée brésilienne possède nombre de généraux et d'officiers supérieurs de grand mérite. Toutefois, en raison de ce que les effectifs sont très disséminés dans tout le Brésil, les chefs ne peuvent disposer de grandes unités, et la capacité militaire de ces officiers doit forcément se limiter aux connaissances théoriques, à la bravoure, et aux connaissances des exercices tactiques dans les places d'armes et à la caserne.

En résumé, si, pour l'éducation militaire et pour la discipline, les troupes brésiliennes ne peuvent être comparées aux premières forces militaires de l'Europe, telles qu'elles sont, elles suffisent à faire respecter leur pays aux conditions actuelles de la paix dans le Sud-Amérique. Bien armés, bien vêtus, les soldats brésiliens sont bons et si dans le rang ils laissent un peu à désirer comme instruction, on peut en revanche leur demander des efforts considérables. On leur a vu accomplir dans des régions dépourvues de communications des raids incroyables et avec des vivres insuffisants. Leur caractéristique est la sobriété et l'endurance. D'après certaines observations, l'armée se recrute-

rait davantage dans les États du Nord et dans celui de Rio Grande do Sul, plutôt que dans ceux du centre. Dans le Rio Grande, la population a de tout temps été plus énergique et belliqueuse.

IV. — Dans un pays qui possède une extension maritime de plus de 8.000 kilomètres, la marine a naturellement appelé l'attention et les soins du gouvernement. Sous le règne de dom Pedro, qui portait le plus grand intérêt aux progrès de la flotte, celle-ci était une des plus fortes de l'Amérique du Sud; sa décadence commença dans les premières années de l'avènement de la République. Les premiers gouvernements la renforcèrent cependant de quelques bonnes unités, mais la révolte navale qui éclata en 1894 porta à la marine brésilienne un coup funeste, car, pour en finir avec cette rébellion, le gouvernement n'hésita pas à sacrifier l'escadre, et le président Prudente Moraes interrompit complètement l'exécution du programme naval. Jusqu'en 1906 le Brésil maintenait une marine militaire modeste et nullement proportionnée à l'énorme extension de son littoral. A partir de cette époque, il dépensa une grande activité dans l'exécution d'un vaste programme naval organisé par l'amiral Alexandrino de Alencar, actuel ministre de la Marine; un certain nombre de navires furent commandés en Angleterre: 3 cuirassés de 22.250 tonnes, genre *Dreadnought*; 3 croiseurs cuirassés de 9.700 tonnes; 6 destroyers et 12 torpilleurs. Le premier des formidables cuirassés, le *Minas Geraes*, a été livré il y a peu de temps et les autres le seront prochainement.

Les États voisins du Brésil semblent vouloir s'alarmer des commandes de navires de guerre faites en Europe par le Brésil qui, disent-ils, s'arme à outrance. Il y a là une grande exagération de la presse, car la marine brésilienne s'était laissé devancer par les marines du Chili et de la République Argentine, qui firent de notables sacrifices pour l'acquisition d'importantes unités navales. Sans porter ombrage à personne, le Brésil a raison de vouloir s'affirmer comme puissance navale; en raison de l'étendue de son littoral, il lui faut non de nombreuses, mais de fortes escadres, dans la prévision d'un avenir aux exigences multiples; il doit surtout assurer l'homogénéité de la Confédération Brésilienne et c'est pourquoi le gouvernement fédéral doit, dès à présent, parer à toute éventualité.

Il existe actuellement au Brésil trois arsenaux maritimes, l'un à Rio, où peuvent travailler 2.500 ouvriers, un autre à Para et un troisième à Ladario, sur le Paraguay, dans l'État de Matto Grosso; le grand port militaire se trouve situé à l'Ilha Grande, près de Rio de Janeiro.

V. — L'École navale brésilienne est située dans l'île des Enxadas. Le corps des officiers et aspirants de la marine est fort considéré; il est composé d'éléments excellents empruntés aux classes supérieures, généralement instruits, adroits, bien élevés; on y compte nombre d'officiers très distingués. L'effectif de la marine brésilienne est d'environ 4.000 hommes avec 465 officiers de tous grades, dont 1 amiral, 2 vice-amiraux, 10 contre-amiraux, 20 capitaines de vaisseau, 40 capitaines de frégate, etc. Comme on le voit, les cadres de la marine sont un peu surchargés de hauts gradés. Les élèves de l'École navale suivent différents cours et sortent avec le brevet de guarda marinha ou aspirant; ils sont aussitôt envoyés sur des navires afin d'y acquérir des connaissances pratiques.

Le corps des marins est constitué par enrôlements volontaires et par les élèves de l'École des MousSES (École de Aprendizés Marinheiros). Il y a une école d'apprentis marins dans chaque État du littoral, plus une école pour tous travaux manuels nécessaires aux constructions navales. Ces écoles de mousSES sont une excellente institution; outre qu'elles fournissent à l'État d'excellents marins, elles sauvent de la misère et du vice bon nombre d'enfants orphelins ou de familles pauvres, ou encore des enfants de dix ans et au-dessus ramassés errants dans les rues. Dans ces écoles bien outillées, analogues, proportion gardée, à celles de nos enfants de troupe, les enfants apprentis marins reçoivent une instruction plus qu'élémentaire, notions de géographie, arithmétique, droit civil, histoire élémentaire, dessin et divers métiers utiles à des hommes de mer.

Ils sont également instruits dans le maniement du canon de marine, les signaux maritimes, etc. L'École des Apprentis marins rend doublement service au pays, en formant des marins et des hommes pour la vie civile.

Il ne faut pas omettre de signaler le Batalhão naval, troupe de débarquement, institution analogue à celle de notre infanterie de marine; c'est bien la meilleure troupe du Brésil; ce bataillon

est composé en majorité d'hommes de couleur, sortis de l'École des moussettes; ces hommes sont fort bien entraînés et d'apparence réellement martiale. Nous avons vu plusieurs fois défiler ce bataillon et, vraiment, à voir l'expression de ces visages bronzés ou cuivrés, l'allure déterminée des 600 hommes qui composent cette troupe d'élite, on a l'impression que ce sont là des gaillards sur lesquels on pourrait compter en cas de besoin. Ce corps a d'ailleurs donné, à diverses reprises, des preuves de courage et d'énergie.

VI. — A voir, aujourd'hui, la situation satisfaisante des



RIO DE JANEIRO. — Viaduc de Santa Thérèse.

finances brésiliennes, on ne se rappelle guère les graves crises financières que ce pays eut à traverser, crises encore aggravées par des événements sociaux, tels que la rébellion du Rio Grande do Sul en 1893, la révolte navale de 1894, celle dite des Canudos à Bahia en 1897, qui occasionnèrent de grandes dépenses au gouvernement et pesèrent fort lourdement sur les finances du pays. La période la plus difficile fut celle de 1890 pendant laquelle le papier-monnaie inonda le Brésil; l'émission de papier du Trésor fut transformée en émissions de banques garanties par des titres de l'État, mais la quantité marquée pour ces émissions fut de beaucoup dépassée. En août 1898, les émissions avaient

atteint le chiffre de 778.364 contos (1) et le change descendait à 6 pence, le milreis ne valait plus que 0 fr. 65.

Il était temps de prendre des mesures énergiques pour faire face à une situation aussi difficile. On fit des sacrifices nécessaires. A mi-juin 1898, on signa à Londres le *funding loan*, d'après lequel les intérêts de la dette extérieure du Brésil ne seraient pas payés en argent, mais en titres consolidés à 5 p. 100 d'intérêt, émis graduellement pour le service des intérêts de la dette de l'accord, c'est-à-dire que le service des intérêts de la dette extérieure du Brésil serait effectué pendant trois ans en titres d'un emprunt de consolidation de 5 p. 100.

Des mesures diverses contribuèrent considérablement à l'amélioration des finances. Grâce à l'émission, à Londres, de titres spéciaux dits « rescision bonds », le gouvernement put effectuer le rachat d'une partie des chemins de fer jouissant d'une garantie d'intérêt; ce furent aussi le retrait graduel et automatique d'une certaine quantité de papier-monnaie, le rachat du papier des émissions des banques; l'établissement d'un fonds de garantie, la perception d'une partie des droits de douane en or; la création d'un fonds d'amortissement, des emprunts intérieurs en papier.

Ces mesures donnèrent bientôt les meilleurs résultats et les finances brésiliennes reprirent plus d'élasticité. Chaque année, on incinérât une certaine quantité de papier-monnaie, si bien qu'à la fin de 1909, le stock en circulation était réduit à 628.452 contos, c'est-à-dire une réduction de 149.912 contos depuis 1898, soit 242 millions de francs. Pour hâter la restauration des finances et empêcher les oscillations brusques du change mettant ainsi fin à la spéculation, on créa, en 1906, la Caisse de Conversion, qui émit, contre des remises en or, des billets au change de 15 pence, remboursables à vue en espèces or. Depuis cette époque, la spéculation a pris fin, et le change est stable à 15 pence et quelques dixièmes. A la fin de mars 1911, les dépôts d'or de la Caisse de Conversion s'élevaient à 587.600.000 francs.

(1) Le conto de reis vaut au pair de 27 pence par milreis, 2.843 francs, et le milreis 2 fr. 84. Au change actuel qui forme une sorte de pair depuis 1906, le milreis vaut 1 fr. 65; le conto de reis, qui fait 1.000 milreis, vaut donc 1.650 francs actuellement

VII. — Par la convention du funding loan dont nous avons parlé plus haut, il avait été convenu que l'amortissement de la dette extérieure serait suspendu jusqu'à fin juin 1911, mais, vu l'excellente situation commerciale et l'état des plus satisfaisants des finances brésiliennes, le gouvernement décida, par décret du 31 décembre 1909, d'anticiper d'une année et demie sur les délais qui lui étaient accordés et de recommencer le service d'amortissement dès le 1^{er} janvier 1910. Le crédit du Brésil à l'étranger est aujourd'hui des plus fermes : il suffit de jeter les yeux sur la cote de la Bourse pour se rendre compte que tous les titres de la dette extérieure 5 p. 100 sont au-dessus du pair; d'autre part, tous les emprunts émis ces dernières années, destinés à la construction de ports, de chemins de fer ou aux États de l'Union, ont été couverts plusieurs fois. Le gouvernement brésilien doit maintenant se défier des groupements de financiers qui, alléchés par les fortes commissions à toucher, lui proposent sans cesse de nouveaux capitaux.

D'après des documents officiels, la dette actuelle du Brésil s'élevait, au commencement de 1912, à :

Dette extérieure	Fr.	2.372.327.000	»
La dette extérieure, en apolices ou titres de rente, était à la même date, de . . .	Fr.	890.938.890	»
		<hr/>	
Soit un total de	Fr.	3.263.265.890	»

A ces chiffres il faut ajouter une dette flottante de 300.000.000 de francs, puis les dettes des États et des villes qui s'élèvent à :

Dette extérieure		1.280.000.000	»
et la dette intérieure flottante	Fr.	798.000.000	»
		<hr/>	
Soit en plus	Fr.	2.078.000.000	»

On voit, par ces chiffres, que ce n'est pas là une charge bien accablante pour un pays où les ressources naturelles sont presque infinies et dont le territoire immense permet d'escompter un développement que ne comporte aucune autre région. Il n'est pas inutile de noter, en outre, que la dette du Brésil a uniquement pour point de départ des dépenses dont l'objet, en général,

n'a d'autre but que la mise en valeur des colossales ressources du pays et des chemins de fer appartenant à l'État, lesquels représentent une somme énorme.

VIII. — La principale source des recettes du Brésil provient des droits d'importation assez élevés payés dans les douanes, de l'impôt du timbre, de la poste et des télégraphes, des revenus des chemins de fer administrés par l'État, et des impôts de consommation sur les marchandises, boissons, conserves, tabac, allumettes, bougies, cartes à jouer, chaussures, cannes, parapluies, sur les vins et tissus étrangers. Ce sont les impôts de consommation et des droits d'importation qui produisent naturellement le plus grand rendement.

Le produit des droits d'importation s'éleva, en 1909, aux deux tiers de la recette totale, soit : 82,423 contos or (au pair de 2 fr. 84) et 160.965 contos papier, ce qui forme 486.800.000 fr. en chiffres ronds.

Nous n'avons pas encore le rendement des impôts de consommation pour 1910 et 1911 ; il fut, en 1909, de 39.790 contos. Cette même année, le rendement des recettes de l'intérieur s'élevait à 60.000 contos.

Malgré l'immensité de son territoire encore imparfaitement desservi et sa population de 23 millions d'habitants, le Brésil est arrivé à avoir une exportation qui dépasse 1.600 millions de francs ; le café entre dans ce total pour 600 millions environ et le caoutchouc pour plus de 320 millions de francs. Le Brésil ayant importé pour 850 millions de produits, il reste en sa faveur un excédent de 450 millions.

En 1910 et 1911, les sept principaux articles brésiliens d'exportation donnent les chiffres suivants ; en 1910 :

Café, sacs de 60 kilos.	9.723.738 sacs d'une valeur de	636.064.374 fr.
Caoutchouc	38.546 tonnes	— 622.703.569
Tabac	34.149 —	— 40.244.450
Sucre.	58.823 —	— 17.498.659
Herva maté	59.350 —	— 32.208.751
Cacao.	29.158 —	— 34.120.694
Coton.	11.160 —	— 22.201.367
Cuir, peaux. — Divers		130.020.655

TOTAL 1.535.062.519 fr.

En 1911, les mêmes produits donnèrent :

Café, sacs de 60 kilos.	11.257.802 sacs d'une valeur de	1.000.772.765 fr.
Caoutchouc (1).	35.549 tonnes	— 373.552.441
Tabac.	18.489 —	— 23.982.778
Sucre.	36.208 —	— 10.118.146
Herva maté.	61.034 —	— 48.215.273
Cacao.	34.994 —	— 40.702.218
Coton.	14.647 —	— 24.061.840
Cuir, peaux. — Divers		133.040.330

TOTAL 1.634.445.791 fr.

En 1909, le Brésil importa pour 978.245.279 francs de marchandises ;

En 1910 : 1.177.874.185 francs.

En 1911 : 1.309.046.570 francs.

IX. — Les nations qui importent le plus au Brésil sont : l'Angleterre, l'Allemagne, la République Argentine, les États-Unis, la France, le Portugal, la Belgique et l'Italie.

Les importations du Brésil se sont beaucoup élevées ces dernières années, en raison du développement de l'industrie (2). Les importations de machines qui, dans l'exercice 1874-75, représentaient 1,7 p. 100 de la valeur de l'importation totale, sont montées à 5,4 p. 100; les articles qui se sont élevés dans des proportions à peu près égales sont l'acier et le fer, le charbon de terre, les articles de cuivre, les couleurs d'aniline, etc. Les statistiques officielles des années les plus récentes ne nous sont pas encore parvenues, mais on pourra se faire une idée des importations de chaque nation par les chiffres suivants de l'année 1906.

L'Angleterre, de beaucoup la principale nation exportatrice au Brésil, y a vendu du charbon de terre, des cotons manufacturés, du coton brut et égrené, du fer, de l'acier, du jute et du chanvre, des machines et appareils, articles principaux pour une valeur de 219.622.590 francs.

L'Allemagne a vendu au Brésil pour 115.168.920 francs de fer et acier, machines et outils, coton manufacturé, papier et ses applications, porcelaines, faïences et verres, des produits

(1) En 1911, la valeur du caoutchouc a baissé considérablement; heureusement, le déficit constaté de ce fait a été équilibré par une augmentation correspondante de la valeur du café.

(2) Il faut enregistrer le constant accroissement du commerce extérieur du Brésil qui s'est élevé à près de 3 milliards en 1911.

chimiques, des articles de cuivre, du ciment, des peaux et cuirs préparés et des couleurs d'aniline.

Les États-Unis expédient des produits chimiques, du pétrole, du coton manufacturé, des machines et appareils divers, du bois, du fer et de l'acier et de la farine de blé pour une somme de 89.814.990 francs.

L'Argentine a vendu de la viande sèche (xarque), du blé en grain et en farine, de la luzerne et du bétail de race pour une somme de 82.589.850 francs.

La France, qui du deuxième rang a passé au cinquième, a vendu au Brésil pour 72.224.710 francs de beurre, peaux et cuirs préparés, nouveautés, coton manufacturé, parfumerie et essences, produits chimiques, papier dans toutes ses applications, machines et outils, fer, acier et cuivre, articles de soie, vins, liqueurs, conserves et pommes de terre. Nous ne pouvons pas donner les chiffres complets pour 1909, mais cette année marque un notable progrès pour les importations françaises au Brésil ; celles-ci ont certainement augmenté d'un bon tiers, nos industriels et commerçants s'étant décidés à produire un petit effort vers ce marché qui ne demande qu'à les accueillir.

Le Portugal, la Belgique et l'Italie viennent ensuite avec respectivement 51.200.000, 30.947.200 et 26.308.800 francs.

X. — D'après les notes importantes que nous avons pu recueillir, et ce que nous avons vu dans les États qui passent pour les plus progressistes, il apparaît que l'industrie brésilienne a pris en ces dernières années un certain développement ; c'est déjà une grande force économique et dans beaucoup de branches, un élément de richesse nationale ; on ignore son importance non seulement à l'étranger, mais au Brésil.

Les tarifs douaniers brésiliens presque prohibitifs ont facilité sinon le développement, du moins la prospérité de l'industrie naissante, et celle-ci continue toujours à recevoir de nombreuses faveurs et des encouragements de la part du gouvernement, si bien que toutes les branches d'industrie donnent de fort jolis dividendes à leurs actionnaires.

Il existe au Brésil environ 3.260 établissements (1) industriels divers, employant un capital de 1.054.923.000 francs.

(1) Dans ces chiffres figurent nombre d'établissements très modestes.

Les États possédant le plus d'établissements sont, après le District Fédéral, qui en possède 670 : São Paulo, 326 ; Rio Grande do Sul, 315 ; Parana, 297 ; Rio de Janeiro, 210 ; Santa Catharina 173 ; Goyaz, 135 ; Pernambuco, 118 et Sergipe, 103.

Les autres États possèdent moins de 100 établissements ; ceux qui en ont le moins sont Piauhy et Espirito Santo, avec respectivement 3 et 4.

Dans l'ordre des capitaux employés, São Paulo arrive en premier avec 127.703 contos, puis Rio de Janeiro avec 86.195 ; Pernambuco avec 58.724 ; Rio Grande do Sul avec 49.206 ; Bahia avec 27.643 ; Minas Geraes avec 27.750 ; Parana avec 20.842 contos, etc., etc.

La valeur de la production industrielle est dans tous les États en rapport avec le capital employé ; elle est de 118.090 contos à São Paulo ; de 99.779 dans le Rio Grande do Sul ; de 56.002 dans l'État de Rio de Janeiro ; de 55.206 dans l'État de Pernambuco ; de 33.085 au Parana ; de 33.000 à Minas Geraes ; de 26.000 à Bahia. Dans les autres, la production est inférieure à 20.000 contos.

Parmi toutes les industries brésiliennes, il en est un certain nombre assez insignifiantes ou peu développées ; il en est aussi beaucoup qui introduisent de l'étranger les matières et les pièces toutes prêtes des objets de leur fabrication, de façon qu'il ne reste plus qu'à assembler. Elles figurent comme de juste au nombre des industries nationales.

Ces industries principales, qui sont au nombre de 38, sont toutes très prospères. Les plus importantes sont les filatures de filés et tissés de coton ; le capital total employé dans cette industrie est de 269.000 contos. Nous avons été très surpris par le nombre et la qualité de ces établissements industriels, surtout dans les États de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Geraes et Rio Grande do Sul. Beaucoup de ces filatures sont de tout premier ordre, pouvant rivaliser pour le matériel avec les plus modernes d'Europe. Nous aurons à en parler, en traitant dans leur chapitre des industries particulières à chaque État.

Dans le District Fédéral seul, il existe 21 fabriques de tissus et filés de coton. Parmi celles-ci il faut signaler la fabrique de Bangú, dite « C^{ia} Progresso Industrial do Brazil », au capital de 43.602 contos, produisant 11 millions de mètres de coton et occupant 1.650 ouvriers.

La « C^{ia} Confianza Industrial », à Villa Izabel (faubourg de Rio), au capital de 12.979 contos, occupe 1.350 ouvriers, produisant 17.500.000 mètres de coton.

La « C^{ia} Alliança », à Larangeira (faubourg de Rio), au capital de 12.742 contos, avec 1.650 ouvriers, produisant 13.125.000 mètres de coton.

La « C^{ia} F. T. Carioca », au Jardin Botanique, capital 8.410 contos, produit 14 millions de mètres, occupe 1.300 ouvriers.

La « C^{ia} F. T. Corcovado », au capital de 8.750 contos, produit 10.000.000 de mètres de coton avec 812 ouvriers.

Ceci suffira pour donner une idée de l'importance des filatures de coton dans le seul District Fédéral.

XI. — Les industries les plus importantes après celles des fabriques de tissus, qui produisent 171.110 contos, sont celles des fabriques de sucre qui, avec un capital de 71.061 contos, ont une production de 67.257 contos ; les fabriques de bière extrêmement développées et prospères, au capital de 27.555 contos, produisant 22.686 contos ; les usines de fondition, au capital de 22.964 contos, produisant 31.625 contos ; les fabriques d'allumettes, au capital de 17.060 contos, produisant 21.275 contos ; ces fabriques d'allumettes forment une sorte de trust ; les minoteries, au capital de 16.416 contos, produisant 39.359 contos ; les fabriques de savons et bougies, au capital de 15.145 contos, produisant pour une valeur de 22.039 contos ; les scieries, au capital de 14.488 contos, produisant 31.379 contos ; les fabriques de herva maté, au capital de 14.250 contos, produisant 22.573 contos ; les fabriques de tabac et cigares, au capital de 12.950 contos, produisant 20.318 contos.

Après viennent nombre d'industries d'un capital inférieur, mais donnant des résultats fort importants, telles sont : les fabriques de chaux et ciment, produits céramiques, fabriques de chapeaux, de chaussures, sel, préparation de cuirs, boissons alcooliques et gazeuses, xarque ou viande sèche, etc., etc.

Si les tarifs douaniers frappent très souvent des produits dont l'industrie n'existe pas au Brésil, en revanche, il est nombre d'établissements industriels qui peuvent être considérés comme vraiment nationaux, lesquels n'en seraient pas moins très prospères s'ils n'étaient l'objet d'aucune protection : ce sont les filatures de coton qui trouvent dans le pays une matière première

abondante. Ainsi, les filatures du Brésil consomment 40.000.000 de kilos de coton en rame ; si ce coton, au lieu d'être manufacturé dans le pays, était exporté comme matière première à raison de 980 reis le kilo (1 fr. 45), ce qui était le prix moyen de la dernière récolte, cette quantité aurait produit 39.200 contos. Au contraire, le prix de ce coton transformé en tissus s'élève à 135.025 contos ; sa manipulation dans les fabriques du pays augmente sa valeur de 95.825 contos. Le Brésil peut prétendre justement, sinon à exporter des tissus de coton, du moins à produire tout ce qui lui est nécessaire. De ce côté, il y a encore fort à faire.

Il y a dans divers États d'importantes fabriques de bière qui font de grosses affaires ; on pourrait supposer que les bouteilles qui sont employées sont importées d'Europe, il n'en est rien ; car il existe à São Paulo une verrerie qui fabrique ce genre de bouteille. On ignore également qu'il y a dans ce même État ainsi que dans celui de Rio Grande, de grosses fabriques de biscuits qui en vendent pour 3.200 contos contre 200 contos importés d'Europe ; que la xarque, ou viande sèche préparée dans le Rio Grande do Sul, dépasse de plus du double la xarque de l'Uruguay et de l'Argentine ; on fabrique dans le pays pour 7.000 contos de confitures et chocolats, quand il en est importé pour 220 contos ; qu'il entre au Brésil pour 4.600 contos de saindoux étranger et que celui-ci en produit pour une valeur de 13.400 contos, et ainsi de beaucoup d'autres petites industries qui ne sont pas les moins productrices.

XII. — Le gouvernement brésilien n'a pas craint d'adopter depuis plusieurs années un tarif douanier presque prohibitif, nombre de produits étrangers sont taxés avec rigueur ; il nous semble que cette politique, à laquelle poussent avec ardeur les industriels brésiliens, n'est ni la meilleure, ni la plus avantageuse en matière commerciale ; si les lois prohibitives protègent et favorisent le développement de quelques industries intéressantes, c'est en général au détriment des ressources qu'apportent au budget les revenus douaniers, qui augmenteraient certainement avec un régime plus large. C'est surtout au détriment de la population qui ne profite nullement des avantages qui sont faits au fabricant ; celui-ci ajoute aux prix de revient de ses produits le montant des droits dont les mêmes objets seraient frappés

s'ils étaient étrangers. De ce fait, le public, réduit à consommer des produits de qualité souvent inférieure, dont l'absence de concurrence peut empêcher l'amélioration, subit les prix qui conviennent aux producteurs, qui bénéficient seuls de la protection de l'État sans s'inquiéter du renchérissement de la vie.

Ce régime protectionniste qui, sinon dans le présent, du moins dans l'avenir, pourrait avoir des conséquences regrettables, possède à Rio de Janeiro de nombreux adversaires, plus soucieux de l'intérêt général que de quelques intérêts particuliers; mais, d'autre part, il y a d'aussi nombreux défenseurs parmi les intéressés et parmi un grand nombre de personnes qui, de bonne foi, appréhendent que la diminution des tarifs n'entraîne la diminution des revenus douaniers.

Le tarif douanier actuel est, plutôt qu'un tarif rationnel, un amalgame de tarifs constamment bouleversés par des révisions partielles et des amendements budgétaires qui prêtaient à confusion et faisaient naître toutes sortes de difficultés. Devant cet état de choses, le gouvernement brésilien s'est décidé à procéder, non à la révision, mais à la refonte totale de son tarif douanier.

XIII. — Depuis plusieurs mois, la commission spéciale chargée d'élaborer la nouvelle loi douanière poursuit ses travaux. Pendant notre séjour au Brésil, nous avons pu nous rendre compte que la plupart des membres du gouvernement étaient plutôt favorables à l'idée d'une atténuation du protectionnisme, auquel le pays était soumis jusqu'ici, moitié dans un intérêt fiscal, moitié pour favoriser la création de nouvelles industries. Toutefois, le ministre des Finances a déclaré, en indiquant le but à poursuivre par la commission, qu'avant tout il fallait envisager l'intérêt du fisc et que les autres intérêts économiques en jeu devaient être subordonnés à cette question capitale. Il est certain, en effet, que les droits de douane constituant la part la plus importante des ressources budgétaires, il est impossible de porter atteinte à cette source de revenus publics. Nous avons pu observer que la commission s'attachait surtout à faire disparaître ou diminuer les droits prohibitifs, à l'abri desquels certaines industries ont pu se donner une apparence d'existence pour le plus grand profit de leur créateur et au détriment des consommateurs.

La commission et le gouvernement subissent des assauts

réitérés et ardents de la part des partisans du *statu quo*; les intéressés font l'impossible pour faire maintenir les tarifs actuels. Ils réussiront peut-être sur certains points, mais nous avons pu voir dans les projets de tarifs élaborés et au fur et à mesure publiés par la presse, que les probabilités penchaient vers une diminution qui apparaîtra peut-être insuffisante lorsque le détail en sera connu, mais qui n'en sera pas moins une atténuation importante, malgré le grand nombre des taxes qui seront maintenues. La revision du tarif douanier brésilien aura en plus pour résultat de rendre plus facile, pour les agents du fisc, la classification de certains articles, opération qui, d'après les termes ambigus de l'ancien tarif, donnait lieu à des confusions ou à des abus regrettables. Cette revision doit tout particulièrement attirer l'attention du commerce français, car elle comporte un abaissement assez sensible sur certains vins et, d'autre part, la nouvelle loi doit permettre au gouvernement brésilien la conclusion de conventions internationales basées sur la réciprocité.

XIV. — Malgré l'importance de son mouvement commercial, qui s'élève à plus de 2.000.000 de tonnes, le port de Rio de Janeiro était jusqu'à ces dernières années très insuffisamment outillé pour la charge et la décharge rapides des vapeurs de tous tonnages qui venaient y apporter des marchandises. Pour remédier à cet état de choses, le gouvernement décida l'amélioration du port et de son outillage; en 1905, fut entrepris la construction du port et des quais de Rio de Janeiro. Ces quais, une fois achevés, doivent avoir 3.500 mètres d'étendue, depuis le prolongement de la rue São Christovao, un peu plus loin que l'embouchure du canal do Mangue, jusqu'à l'arsenal de Marinha. Le long de ces quais seront disposées des grues fixes et mobiles en nombre suffisant pour qu'on puisse simultanément charger, décharger et transborder les marchandises. Les magasins seront également desservis par des grues aériennes. Toutes les machines et appareils seront actionnés par l'électricité qui fournira également la lumière pour tous les services du port. La profondeur de celui-ci devra permettre l'accostage facile aux navires calant 8^m,80; cette profondeur pourra être portée à 10 mètres au moyen de dragage, si le besoin s'en fait sentir.

Après avoir été poursuivis assez rapidement, les travaux du port de Rio nous ont semblé menés avec moins d'activité.

A présent, il y a près de 2.000 mètres de quais complètement achevés, la muraille a dépassé le bassin *da Saude*. En outre, 5 magasins définitifs de 100 mètres de long sur 35 de large ont été construits, plus 3 provisoires et 9 hangars, sur bande latérale de 25 mètres, longeant la mer ; trois voies ferrées se trouvent prêtes avec les grues électriques fixes et mobiles, nécessaires au service. Tous les travaux, jusqu'à la Prainha, doivent être achevés à la fin de 1910. Si on considère que, depuis près de deux ans, une bonne partie des quais est complètement achevée, on s'étonne de voir leur matériel rester sans utilisation et les navires continuer à décharger en rade.

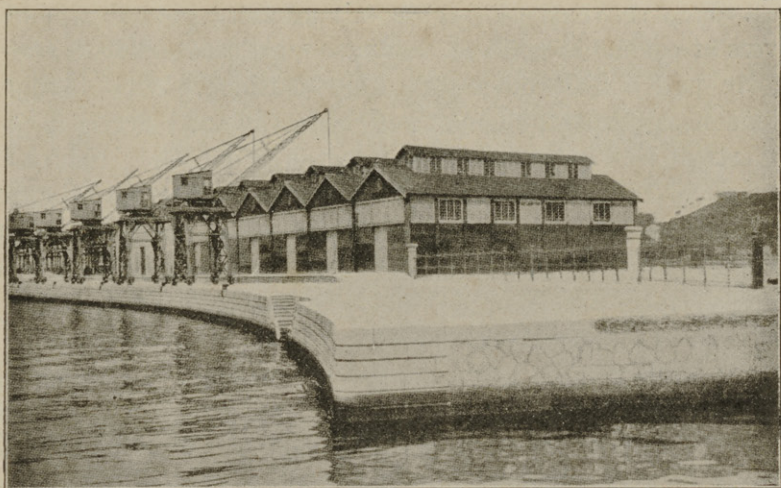
A cette objection, on a d'abord répondu qu'on attendait la réalisation d'un accord avec la « Light et Power » qui devait donner l'énergie électrique nécessaire, puis, devant la même question faite par la presse, que le tarif des taxes à recouvrer pour l'utilisation des quais n'était pas encore prêt. L'établissement de ce tarif fut, en effet, très difficile, car, comme pour le tarif douanier, il ne manquait pas de gens poussant à l'établissement de taxes vraiment exagérées, oubliant que dans ce cas les navires préféreraient charger et décharger en rade plutôt que d'accoster. Le tableau des taxes du port de Santos fut pris comme modèle, mais celui-ci est un des plus chers qui soient ; cela est naturel, car ce port fut construit par une entreprise particulière qui cherche à retirer le plus de bénéfices possible des capitaux employés. Il n'en est pas de même à Rio, où une partie des frais est supportée par le commerce d'importation de la place qui, depuis cinq ans, paie un lourd impôt de 2 p. 100 or sur la valeur des marchandises importées.

Il serait trop long de reproduire ce tarif, même en partie ; sans être aussi onéreux que celui de Santos, il est encore suffisamment élevé ; il n'est pas impossible que des réductions puissent encore être opérées, car l'orientation européenne, actuelle à ce sujet, d'accord avec les vrais principes économiques, vise à diminuer le plus possible les frais de port. Un port avec des taxes élevées (1) peut offrir certains bénéfices à l'État, produisant chaque année un solde favorable ; cependant ces taxes font

(1) Nous considérons comme taxes élevées celles qui, dans leur ensemble, exigent des dépenses supérieures à celles actuellement faites par le commerce pour le service de charge et décharge.

dévier le commerce, elles empêchent le développement du trafic, isolent la ville et rendent impossible nombre de bénéfices résultant d'autres impôts.

Plusieurs ports européens comme Amsterdam et Gènes préfèrent établir de fortes prestations annuelles sur la ville que d'augmenter les taxes pour le service des ports, afin de combler le déficit laissé par un rendement insuffisant. Ce en quoi le gouvernement brésilien fut bien inspiré (et on dit qu'il est irréductible à ce sujet), c'est de confier l'exploitation des quais à une



RIO DE JANEIRO. — Les quais et magasins du nouveau port.

entreprise industrielle privée, nationale ou étrangère⁽¹⁾. Si le gouvernement brésilien, malgré la préférence marquée par la majorité de la commission des finances de la Chambre, a condamné la régie administrative, c'est que malheureusement il a fait la douloureuse expérience des défauts universellement reconnus de l'administration officielle. Partout où les masses électorales sont flattées par les politiciens, avec lesquels le pouvoir doit compter, l'administration recueille nombre d'électeurs ou de protégés qui, toujours mécontents du trop qu'on leur donne en rémunération du peu qu'ils produisent, sont une cause de dépenses croissantes et de désordre par l'irrégularité de leur service.

(1) Les quais inaugurés en juillet 1910 ont été affermés à la raison sociale **Eamart & C^{ie}**, avant comme représentant M. Daniel Heninger.

Ce mal n'est pas particulier au seul Brésil; partout où l'État se décide à exploiter quoi que ce soit en régie directe, il est harcelé par les politiciens de tout acabit, qui lui imposent plus de fonctionnaires qu'il n'en serait besoin.

XV. — Il n'y a pas grand'chose à dire sur le service du port de Rio de Janeiro, cela se passe comme dans les autres ports d'Amérique ou d'Europe, visite de la Santé, de la police du port et de la douane. Toutefois, le commerce de la ville pourrait parfois se plaindre du manque à gagner, occasionné par les lenteurs de la Santé à visiter les transatlantiques qui entrent dans le port. Trop souvent, celle-ci se fait attendre pour des motifs divers et comme la police et la douane ne peuvent agir avant que le navire n'ait obtenu la libre pratique, leurs barques attendent également, voguant autour du vapeur. De cette façon, il n'est pas rare qu'on ne puisse débarquer que deux heures et plus après l'arrivée du paquebot, et comme celui-ci ne séjourne que quelques heures dans le port, il y a peu de passagers qui se risquent à faire la visite de la ville, croyant manquer de temps nécessaire. Le personnel des médecins du port est cependant suffisant, et dispose de deux chaloupes toujours sous pression; mais il paraît que ces messieurs ont des moments où le service public ne les intéresse que peu.

Dans tous les pays du monde, la douane est plus ou moins la terreur des voyageurs, mais au Brésil, elle peut être considérée comme une des plus ennuyeuses et vexatoires qui existent. Brésiliens, étrangers, fonctionnaires et commerçants sont unanimes à ce sujet. Il semble, en effet, que cette administration ait pris l'habitude de traiter le commerce en ennemi, au moyen de pratiques inutiles ou même absurdes. Le plus grand nombre des agents des douanes ne semblent pas avoir une exacte compréhension de leur service, exagérant ou appliquant à tort ou à raison les instructions qui leur sont données : ils apportent une lenteur désespérante à livrer bagages et marchandises une fois que ceux-ci ont pénétré dans les magasins de la douane; de là retard et préjudice avec, en plus pour les commerçants, l'augmentation des droits de magasinage.

Le reproche principal est adressé aux classificateurs; chaque jour, la presse se fait l'écho des plaintes nombreuses contre la manière de procéder de ces agents. Les classifications faites par

ceux-ci le sont parfois avec le plus grand arbitraire, sans la moindre notion de justice et en absolu antagonisme avec les dispositions légales. Il semble que certains de ces agents ou inspecteurs soient incompetents ou qu'ils cherchent les bénéfices que peuvent leur produire les amendes appliquées. Deux exemples sont à citer parmi le nombre de ceux qui sont chaque jour signalés par la presse. Une importante maison de Rio présente un jour à l'inspecteur un tissu de coton mêlé de soie; classifié comme tel, le tissu paya une taxe de 6.500 reis par kilogramme (10 francs), taxe et classification en harmonie avec le tarif. Quelque temps plus tard, la même maison reçoit une nouvelle expédition de la même marchandise; présentée à l'inspecteur, celle-ci, à la surprise du destinataire, est classée comme tissu de soie payant la taxe de 56 milreis avec remise de 60 p. 100, soit 22,400 reis (34 fr. 65). La maison ainsi lésée présenta une réclamation au ministre des Finances, mais ces réclamations, quand elles sont accueillies, le sont trop tard pour que d'importants préjudices puissent être évités.

Une autre fois, un adjudicataire, pour la fourniture des ceinturons destinés aux forces de police d'un État de l'intérieur, fit venir d'Europe lesdits ceinturons. A son épouvante, la douane classifia cette fourniture guerrière comme ... ceinture de dame, payant de ce fait une taxe beaucoup plus élevée que celle devant être payée; comme la classification fut maintenue, le négociant préféra abandonner le tout, marchandises et adjudication. On voit le préjudice. La Commission de revision des tarifs examine chaque jour des faits analogues, dont elle reconnaît le bien-fondé, aussi s'est-elle efforcée de ne pas laisser dans les articles du nouveau règlement d'interprétation douteuse, pouvant justifier des classifications erronées.

Il est d'autres pratiques vexatoires qui, préjudiciables aux tiers, peuvent le devenir pour le port lui-même; au nombre de celles-ci figure l'imposition de lourdes amendes aux capitaines de paquebots dans le chargement desquels on vérifie le manque de quelques colis, fait dont ne sont coupables ni le capitaine ni les compagnies.

De ce fait, il résulte tout d'abord que les agents de Rio des compagnies de navigation ont résolu de s'entendre avec les Sociétés qu'ils représentent sur la nécessité d'augmenter leurs

frets pour les ports du Brésil afin de faire face aux trop fréquentes amendes imposées du chef indiqué, par les autorités de la douane. Le commerce, et par suite les consommateurs, subissent donc de nouveaux préjudices. D'ailleurs, quoi qu'il arrive, c'est toujours le consommateur qui paie; il faut que le commerçant retire son bénéfice, le public est depuis longtemps fait à ces difficultés que le gouvernement et la Commission de revision s'efforcent de faire disparaître.

Voici quelques renseignements pour les passagers à destination de ports brésiliens. Ce qu'on entend comme bagages des passagers ou immigrants. — Obligations imposées aux passagers. — Amendes qui peuvent être encourues.

I. — On comprend comme bagages des passagers ou immigrants :

a) Vêtements usagés. — *b)* Instruments et autres objets d'usage quotidien ou d'usage professionnel appartenant aux passagers, aux officiers et aux hommes d'équipage. — *c)* Malles, valises, sacs à main, nécessaires pour l'usage personnel et quotidien, durant la traversée. — *d)* Bijoux reconnus comme portés par les passagers. (Nouveau règlement de la douane, article 390.)

II. — Outre les objets ci-dessus, on considère spécialement comme bagages d'immigrants :

a) Bois de lits ordinaires ou communs appartenant aux immigrants et en proportion avec leurs ressources et leur position. — *b)* Vaisselle usagée et ordinaire. — *c)* Instruments aratoires ou autres appartenant à la profession de l'immigrant. — *d)* Meubles de toute sorte et autres objets à la condition que le nombre ou la quantité n'en excède pas ce qui est indispensable pour l'usage de l'immigrant et de sa famille. — *e)* Un fusil de chasse pour chaque immigrant.

III. — Tout passager doit faire au capitaine du navire une déclaration sommaire par écrit et dûment signée, spécifiant le contenu de tout paquet contenant des marchandises ou articles de vente, et même tels articles qui, par leur nature et leur quantité, ne peuvent être considérés comme destinés au commerce, en mentionnant clairement les marques et les numéros, ainsi que l'adresse et la quantité des colis. Si cette déclaration n'a pas été faite à bord, le passager devra la faire en débarquant à l'officier fiscal, avant la visite des bagages; dans ce cas, la déclaration peut être écrite ou simplement verbale.

IV. — Fauté de faire cette déclaration, le passager est passible : *a*) d'une amende du double des droits, plus 10 p. 100 de ces droits, si une marchandise ou des articles de commerce se trouvent parmi les bagages; — *b*) d'une amende de 2.500 à 50.000 reis pour chaque colis contenant de plus petits articles.

V. — Les colis qui ne contiennent que des marchandises ou articles de commerce seront immédiatement mis en dépôt et subiront les formalités ordinaires de la douane, après avoir été inclus dans le manifeste du navire correspondant.

VI. — Si des objets susceptibles de payer un droit sont trouvés dans des doubles fonds ou autres cachettes et n'ont pas été déclarés avant la visite, le passager encourt le risque de perdre la marchandise, de payer une amende de la moitié de sa valeur et d'être en outre arrêté et remis aux autorités pour être poursuivi suivant la loi. Il en sera de même à l'égard des passagers dans le bagage desquels seront trouvés des billets faux ou de fausses lettres de crédit.

CHAPITRE IV

CHEMINS DE FER, MARINE MARCHANDE

I. Développement des voies ferrées. — II. Les grandes lignes transbrésiliennes. — III. Transcontinental. — IV. Tableau des lignes ferrées, lignes administrées par l'Union. — V. Lignes affermées. — VI. Lignes jouissant d'une garantie d'intérêt. — VII. Distribution des lignes par Etat. — VIII. Le chemin de fer Central du Brésil, favoritisme. — IX. Trafic, résultats financiers. — X. Projets d'affermage. — XI. Question des transports, réunion des voies isolées. — XII. Construction de ports. — XIII. Compagnies de navigation brésilienne, le « Lloyd Brasileiro », ses lignes, résultats financiers. — XIV. Navigation fluviale.

I. — Pendant qu'on effectue à Rio de Janeiro des travaux importants qui vont faire de cette ville un port commercial de tout premier ordre, pourvu d'un outillage moderne, le gouvernement Fédéral, l'Union comme on dit là bas, produit un effort immense pour développer ses communications et relier entre eux les différents Etats de la Confédération.

En 1854, il y a cinquante-six ans, le Brésil ne possédait que 14 kilomètres 500 de chemin de fer, de Maua, de l'autre côté de la baie, à la base de la serra conduisant à Pétropolis; au 1^{er} janvier 1909, le Brésil avait construit près de 19.000 kilomètres de voies ferrées que nous avons parcourues dans leur presque totalité, ainsi qu'une bonne partie des nouveaux tracés. C'est pendant ces dernières années surtout que les travaux de construction de chemin de fer ont été poussés avec la plus grande activité. En 1908, le Brésil battit son propre record en construisant 1.019 kilomètres de voies ferrées; dans le cours de l'année 1909, il a été inauguré 562 kilomètres de chemin de fer dont 431 construits par l'Union, et 131 par les Etats ou par des Compagnies. A la fin de 1910, il y avait bien près de 20.000 kilomètres de

chemin de fer en trafic et si le Brésil persiste dans sa politique actuelle de construction, il possédera d'ici quelques années le réseau ferré le plus important de l'Amérique du Sud.

On construit un peu partout, dans nombre d'Etats, mais c'est dans la zone du centre que règne la plus grande activité, celle-ci embrasse un plus grand nombre de lignes et des régions plus vastes, dans Minas Geraes, Bahia, Matto Grosso, São Paulo. C'est au centre que l'on construit les embranchements suivants : embranchement à Diamantina ; de Victoria à Diamantina ; de Mar de Hespanha ; de Alfenas ; de Pitangueiras et Ribeirão-Vermelho ; le prolongement de la Sapucahy ; le chemin de fer à Goyaz, la ligation de la ligne de l'Ouest à Angrados Reis, etc. L'impulsion est maintenant donnée et il semble que rien ne viendra l'arrêter.

Jusqu'à ces dernières années on pouvait noter le défaut d'un plan général bien conçu dans la construction des lignes ferrées existantes. En voyant de-ci de-là des tronçons de lignes isolés, on pouvait observer l'abandon de tracés déjà avancés pour entreprendre d'autres travaux sur d'autres points. Les trois derniers Ministres des Travaux publics, MM. Lauro Muller et Miguel Calmon et leur successeur M. Francisco de Sá, apportèrent plus de méthode dans les constructions qui obéirent à une conception unique, le prolongement et le raccordement des lignes existantes. Programme poursuivi par le Ministre actuel.

II. — Ce sont ces Messieurs qui inaugurèrent ces audacieuses poussées vers l'intérieur pour ouvrir des régions immenses au commerce et à la civilisation. On verra prochainement au Brésil un Transcontinental et un Transbrésilien. Les grandes entreprises, en voie d'achèvement ou de construction, sont les suivantes : lignes dites du Nord-Ouest partant de Bauru (État de S. Paulo) terminus de la Sorocabana, et allant vers le Matto Grosso et la Bolivie ; celle-ci une fois achevée jusqu'à Corumba sur le Paraguay aura près de 1.500 kilomètres de parcours ; elle a atteint, au commencement de l'année 1910, le fleuve Parana, au Rebojo de Jupia et les travaux se poursuivent dans l'État de Matto Grosso. Cette voie sera achevée à la fin de 1913.

La ligne de « São Paulo Rio Grande », œuvre d'importance commerciale et stratégique considérable, qui à la fin de 1910 a relié entre eux six des plus importants États brésiliens ; cette

ligne part d'Itararé frontière de São Paulo et rejoint le Haut-Uruguay à travers les Etats de Parana et de Santa Catharina. Le prolongement de la ligne « Central du Brésil », vers le nord ; cette ligne a atteint le rio San Francisco, à Pirapora, endroit où commence la navigation libre de ce fleuve. La « Great-Western », qui dessert les Etats d'Alagoas, Pernambuco, Parahyba et la capitale du Rio Grande do Norte, construit plusieurs embranchements vers l'intérieur et continue à se prolonger en allant vers le Ceara, Piauhy et Maranhão ; la « Victoria Minas » qui, très avancée, desservira les plus riches zones des Etats de Minas Geraes et d'Espirito Santo. Enfin le chemin de fer du Madeira au Mamoré, qui, partant de Santo Antonio, point où le Madeira cesse d'être navigable pour les vapeurs en raison des chutes qui l'obstruent, va aboutir à Guajara Mirim sur le rio Mamoré, se prolongeant sur une très courte distance jusqu'à Villa Bella ; cette ligne, d'un avenir immense, donnera un débouché à tous les produits de l'Orient bolivien.

III. — Au 28 août 1909, il restait à achever 217 kilomètres sur la ligne allant de União da Victoria à l'Uruguay (São Paulo Rio Grande). L'ingénieur en chef nous affirmait qu'il l'atteindrait en juin de cette année, l'établissement de la voie se faisant à raison de 1 kilomètre par jour. Cela fut réalisé.

Du côté de Rio Grande il restait à achever 182 kilomètres de Passo Fundo au Haut-Uruguay. Le gouvernement a manifesté la volonté d'inaugurer la totalité du trajet de Rio à Porto Alegre et à Uruguayana le 30 septembre 1910. A cette époque, le voyageur pouvait aller depuis le Rio San Francisco, chutes de Pirapora, jusqu'aux frontières de l'Uruguay ou de l'Argentine sur une distance de ligne ferrée ininterrompue de 3.975 kilomètres.

De Pirapora à Rio il y a 1.009 kilomètres ;

De Rio à São Paulo, 496 kilomètres ;

De São Paulo à Itararé, 436 kilomètres ;

D'Itararé à Ponta Grossa, 252 kilomètres ;

De Ponta Grossa à l'Uruguay, 642 kilomètres ;

De l'Uruguay à Santa Maria, 538 kilomètres ;

De Santa Maria à Porto Alegre, 388 kilomètres ;

De Santa Maria à Uruguayana, 374 kilomètres ;

De Santa Maria à Rio Grande, 602 kilomètres ;

Soit 2.652 kilomètres pour aller de Rio de Janeiro à Porto Alegre, capitale de l'Etat de Rio Grande do Sul ;

— 2.738 kilomètres pour aller de Rio de Janeiro à Rio Grande,



RIO DE JANEIRO. — Le Théâtre Municipal. — Le Ministère de la Guerre et service d'État-major général.

à l'extrémité du Brésil sur l'Atlantique, à l'entrée de la lagune dos Patos ;

2.738 kilomètres pour atteindre Uruguayana, autre extrémité du Brésil sur l'Uruguay. Là, raccordement avec les lignes de la République Argentine et de l'Uruguay.

IV. — Dans les chapitres particuliers à chaque Etat nous serons amenés à donner quelques détails sur les voies ferrées qui les desservent ; mais comme la question des chemins de fer au

Brésil est des plus importantes et doit particulièrement nous intéresser non seulement par l'avenir qui leur est réservé, mais surtout par la quantité des capitaux français et étrangers employés à leur construction, nous donnerons ci-dessous la liste des chemins de fer appartenant à l'Union, ou affermés par elle, mentionnant ceux jouissant de la garantie d'intérêts Fédérale. Il manque à ce tableau quelques petites lignes sur lesquelles nous n'avons pu obtenir de renseignements; d'autre part cette liste indiquant la situation des chemins de fer au 1^{er} janvier 1909, les 561 kilomètres inaugurés cette même année ne sont pas répartis sur chaque ligne; d'après l'état avancé dans lequel nous avons trouvé les travaux des lignes en construction, le nombre des kilomètres marqués à la fin de 1911 a été supérieur à celui de 1909 et 1910.

Voies ferrées des États-Unis du Brésil (au 1^{er} janvier 1912).

CHEMINS DE FER appartenant à l'Union et administrés par celle-ci.	EXTENSION EN CONSTRUCTION			
	en trafic.	en construction.	études approuvées.	Total.
	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.
Madeira au Mamoré et embranche- ment (Amazonas)	322 »	346 »	»	346 »
S. Luiz à Caxias et embranche- ment (Maranhão)	»	393 726	»	393 726
Prolongement de la Baturité (Ceara)	»	176 288	»	176 288
Prolongement de la Sobral (Ceara).	»	110 »	»	110 »
Cratheus à Therezina (Ceara et Piauhy)	»	»	323 666	323 666
Central du Rio Grande do Norte. .	56 »	244 »	»	300 »
Timbo à Propria (Bahia et Sergipe).	»	50 »	294 337	344 337
Rio do Ouro (Rio de Janeiro) . . .	114 189	»	»	114 189
Central du Brésil	1.737 658	90 084	»	1.827 742
(Rio de Janeiro S. Paulo, Minas Geraes).Embranchement de Ferros	24 933	12 500	38 004	75 437
Minas et Rio	170 »	»	»	170 »
Muzambinho (Minas et Rio)	247 960	28 »	»	275 960
Ouest de Minas	914 800	161 »	»	1.075 800
D. Thereza Christina (S. Catharina).	116 340	»	»	116 340
Lorena à Coronel Barreiros (S. Paulo)	20 »	»	»	20 »
Cruz Alta à l'Ijuhy (Rio Grande do Sul)	»	49 405	»	49 405
Itaqui à L. Borja (Rio Grande do Sul)	»	»	»	»
TOTAUX.	3.723 880	1.661 003	656 007	5.718 890

V. — Lignes appartenant à l'Union mais affermées.

	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.
Baturité.	345 330	»	»	345 330
Sobral (Ceara)	216 280	»	»	216 280
GREAT WESTERN :				
Natal à Independencia (Rio Grande do Norte)	171 197	»	»	171 197
Timbauda à Pilar (Pernambuco).	39 230	»	»	39 230
Comte d'Eu (Parahyba)	165 »	»	»	165 »
Recife à San Francisco	124 739	»	»	124 739
Sud de Pernambuco	193 908	»	»	193 908
Central de Pernambuco	244 813	»	»	244 813
Central de Alagoas et embranchements	150 »	»	»	150 »
Ribeirão à Cortez.	28 657	»	»	28 657
Paulo Affonso (Alagoas).	115 853	»	»	115 853
Embranchement de Campina Grande	80 196	»	»	80 196
Bahia à San Francisco (Bahia).	123 340	»	»	123 340
Embranchement de Timbo (Bahia).	83 »	»	»	83 »
San Francisco (idem)	452 310	»	100 281	552 591
Central de Bahia et embranchement.	316 660	»	304 960	621 620
Parana.	416 382	»	»	416 382
C ^{ie} AUXILIAIRE :				
Porto Alegre à Uruguayana et embranchements.	877 444	366 986	»	1.244 430
Porto Alegre à Taquara (Rio Grande do Sul).	88 458	»	»	88 458
Santa Maria à Passo Fundo.	353 602	»	176 »	531 602
Rio Grande à Bagé	302 440	»	»	302 440
TOTAUX.	4.890 839	366 986	581 241	5.839 066

VI. — Lignes avec garanties d'intérêts.

	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.
Alcobaça à Prainha da Rainha (Para).	43 »	141 200	»	184 200
Caxias à Cajazeira ou Flores (Maranhão)	78 »	»	»	78 »
Victoria à Minas (Espírito Santo et Minas)	278 645	79 355	153 370	508 370
LEOPOLDINA :				
Prolongement du B. de Araruama.	51 440	»	»	51 440
Central de Macahé	42 700	»	»	42 700
San Eduardo à Itapemirim.	93 230	»	»	93 230
S. Paulo Rio Grande, ligne d'Itararé (Parana)	567 047	295 380	105 800	968 227
S. Paulo Rio Grande, ligne San Francisco (Parana)	»	144 320	230 870	375 190
Nord-Ouest du Brésil (São Paulo Matto Grosso)	»	442 809	120 »	562 800
Mogyana, Jaguará à Araguary (Minas)	282 472	»	95 900	378 372
Quarahim à Itaquí (Rio Grande do Sul)	175 597	»	»	175 597
A reporter	1.612 129	1.403 064	705 940	3.418 126

<i>Report</i>	1 612 129	1.103 064	705 940	3.418 126
Pelotas à S. Lourenço (Idem) . . .	»	»	135 590	135 590
Mines de S. Geronymo (Rio Grande do Sul)	»	»	149 »	149 »
SOROCABANA ET ITUANA :				
Capão Bonito à Ourinhas	496 214	22 050	»	218 264
Tatuhy à Lagoa Grande.	158 724	93 558	»	252 282
Formiga à Porto Real.	63 »	300 »	»	363 »
TOTAUX	2.630 067	1.518 672	980 530	4.536 262

Résumé total

PROPRIÉTÉ DE L'UNION :

	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.
Administrés par l'Union.	3.401 880	1.661 003	898 832	5.961 735
Affermés par l'Union	4.890 839	366 986	581 241	5.839 066
Concédés par l'Union avec garanties d'intérêts.	2.231 069	947 663	987 530	4 266 252
Concédés sans garanties d'intérêt.	1.848 145	81 620	1.325 379	3.255 144
Chemins de fer appartenant aux États.	6.160 722	714 857	1.809 460	8.685 039
TOTAUX	18.532 655	3.772 129	5.602 462	28.007 236

Au 1^{er} janvier 1912, le réseau de chemin de fer en trafic atteignait : 22.128 kilom.

Nous ne donnons pas ici, parce que cela serait trop long et sans intérêt, le détail des lignes et embranchements des grandes et riches compagnies *Leopoldina, Mogyana, Paulista, Sorocabana*, qui, à elles seules, possèdent dans les États de Rio de Janeiro et São Paulo plus de 6.500 kilomètres de voies ferrées, outre la richissime *São Paulo Railway*, qui, avec ses 150 kilomètres, de Santos à Jundiahy, obtient le plus fort rendement connu par kilomètre.

VII. — Voici, d'ailleurs, la distribution des chemins de fer au Brésil, en ce qui concerne chaque État, pris du Nord au Sud.

	kilom.		kilom.
Territoire de l'Acre	»	<i>Report</i>	4.486
Amazonas	322	Espirito Santo	471
Para.	291	Rio de Janeiro	2.500
Maranhão	78	District Fédéral.	174
Piauhy	»	São Paulo	4.200
Ceara	609	Parana.	900
Rio Grande Do Norte	198	Santa Catharina	116
Parahyba	323	Rio Grande do Sul	2.000
Pernambuco	900	Minas Geraes.	4.050
Alagoas	265	Matto Grosso.	»
Sergipe	»	Goyaz	»
Bahia	1.500		
<i>A reporter</i>	4.486	TOTAL en chiffres ronds.	18.897

VIII. — Le chemin de fer Central est, avec les compagnies Leopoldina, Mogyana et Paulista, le système ferré le plus important du Brésil, il est même supérieur à tous les autres, car son trafic en passagers et marchandises dépasse celui des autres lignes du pays. La « Central » traverse une zone dont la capacité productrice est sans rivale et où pourra se concentrer une population bien supérieure à celle y existant actuellement. Et pourtant, cette zone est insignifiante, comparée au territoire colossal, vierge pour ainsi dire, qui s'étend à l'Ouest et au Nord et qui, avec les prolongements de la « Central », sera ouvert aux populations des pays du sud de l'Europe, qui, de plus en plus, se dirigent vers le Brésil.

L'extension totale des lignes de la « Central » atteint près de 1.200 milles, pour lesquelles les deux tiers sont à voie de 1^m,60, le reste à voie de 1 mètre.

Malgré les circonstances les plus favorables, cette ligne, qui atteint aujourd'hui une valeur de 425.000.000 de francs, ne donne pas les résultats qu'on pourrait justement en attendre. Il faut s'étonner que cette ligne, qui devrait être pour l'État une propriété des plus productives, ne donne pas les bénéfices que, légitimement, le pays serait en droit d'espérer. Administrée directement par l'État et quoique ayant à sa tête un homme d'une valeur remarquable, M. Aarão Reis, l'exploitation de la ligne s'est parfois soldée par un déficit.

Nous trouvons la raison de ce déplorable résultat financier dans l'examen des dernières statistiques, on y voit partout l'immixtion de la politique dans l'administration de la ligne. Il semble que le chemin de fer Central du Brésil ait jusqu'ici été considéré comme une source de cadeaux officiels, un moyen commode de récompenser des amis ou des électeurs fidèles, en distribuant des passes gratuites et des emplois pour eux et leurs parents. De cette façon on remarque que le nombre des employés qui figurent sur les feuilles de paiement, atteint le chiffre effrayant de 7 par kilomètre de ligne en trafic. Ce personnel onéreux est loin d'être indispensable, car à côté on peut voir la compagnie « Leopoldina », dont le personnel est d'un peu plus d'un homme par kilomètre de ligne, et celui de la « Great Western of Brazil » (1) qui est à raison de deux employés par kilomètre.

(1) Ramifications de la C^{ie} Leopoldina.

Si ces deux compagnies peuvent parfaitement assurer leur service avec ce personnel, il ne fait aucun doute que la « Central » peut se priver au moins de la moitié du sien, ce qui ferait une économie de plus de 23.000.000 de francs par an.

IX. — D'après ces mêmes statistiques on voit, en ce qui concerne le trafic des marchandises, que 1.100.000 tonnes payèrent leur transport; par contre, le chiffre de celles qui furent transportées gratuitement s'élevait à 530.000 tonnes. Sur ce dernier chiffre, 12.000 tonnes furent transportées au compte de l'État Fédéral ou des autres États, et les autres, à la rubrique « Colonisation » ou autres services. Malgré les bagages des immigrants transportés gratuitement, la quantité atteindrait tout au plus le quart ou le cinquième du chiffre énoncé. Sur 22.500.000 voyageurs transportés en 1907, dont 20.000.000 pour les faubourgs, il y en eut 1.000.000 qui voyagèrent avec des passes gratuites. Sur la totalité de ces passes, 55 p. 100 furent émises pour le compte du gouvernement et 45 p. 100 à la rubrique « Colonisation » et services divers. Malgré ces pratiques désastreuses, le solde sur les dépenses fut, en 1906, de 71.000 livres sterling; en 1907, le total des recettes fut de 2.029.700 livres, les dépenses s'étant élevées à 1.990.300, il y eut un solde de 39.400 livres.

Bénéfices insignifiants, dira-t-on, mais qui démontrent la valeur et l'importance de la ligne, laquelle pourrait donner, sans aucun effort, au moins 35 millions de bénéfices annuels, si toute faveur en était bannie, de même que l'excédent de personnel. En 1908, il y eut un déficit qui dut être couvert par le Trésor. Devant ce résultat désastreux, dont les statistiques parues en 1909 signalèrent les causes, le Président, M. Nilo Peçanha, qui avait pris le pouvoir à la mort du Président en exercice, M. Affonso Penna, prit des mesures pour en finir avec l'abus des passes; la proportion de celles-ci diminua d'une façon considérable et le trafic devint plus rémunérateur. L'énergique Président, plein de bonne volonté, voulut entreprendre de réduire le personnel des chemins de fer et d'en éliminer les incompétences. Mais il semble que, de ce côté, il n'ait pas obtenu le résultat désiré, en raison de toutes les influences mises en jeu pour opérer un jeu de passe-passe qui rendait impuissante la bonne volonté du Président.

X. — Malgré tous ceux qui sont plus ou moins intéressés au maintien de cet état de choses, nous avons pu noter avec satisfaction qu'un certain nombre de représentants, de hauts fonctionnaires et d'importantes personnalités brésiliennes, commençaient à admettre la nécessité d'affermir dans des conditions raisonnables le chemin de fer « Central » à une compagnie qui puisse l'exploiter dans des conditions avantageuses. On ne peut que féliciter ces hautes personnalités de faire céder l'amour-propre national, très susceptible comme on le sait, chez les Brésiliens, devant la nécessité de soulager les finances de l'État.

C'était là le meilleur parti à prendre en raison des mœurs politiques du pays, qui ne peuvent être si facilement modifiées, il n'y a d'ailleurs en cela rien d'humiliant, car nombre d'États européens sont, pour des raisons plus ou moins identiques, dans la nécessité de recourir à la régie indirecte.

Un projet fut donc déposé devant les Chambres, autorisant le Gouvernement à affermer le chemin de fer « Central » pour une durée de soixante ans. Malheureusement, ce projet dut subir trop d'influences hostiles, car plusieurs des conditions qui y étaient stipulées ne pouvaient être raisonnablement admises par aucune compagnie qui se formerait dans ce but. Le premier article du projet stipulait, par exemple, que la Société fermière devrait conserver le personnel actuellement en service sur la ligne; d'autres clauses imposaient, parmi d'autres conditions, l'obligation de construire une nouvelle ligne dans l'État de Minas, d'élargir la voie existante sur une grande extension et la construction de deux gares terminus dans la capitale, une de voyageurs, l'autre pour les marchandises. La première des clauses était suffisante pour écarter n'importe quels capitalistes étrangers, parce qu'il est notoire pour tous qu'une des raisons qui font que la « Central » ne donne que peu ou pas de bénéfices, c'est que le chiffre du personnel excède des deux tiers celui réclamé par les nécessités du service.

Sous cette forme, l'affermage est destiné à échouer, sans doute suivant le désir des opposants, mais il ne fait aucun doute pour nous qu'un projet plus acceptable sera présenté, plus ou moins prochainement; les capitalistes européens doivent donc se préparer en prévision de cette éventualité. L'administration du Chemin de fer central, placée entre des mains compétentes

et énergiques, à l'abri des influences politiques, nous sommes convaincus que cette ligne pourrait rivaliser très prochainement avec les lignes les plus productives de la République Argentine, telles, la « Centrale Argentine » et les « Great Southern » qu'on cite pour leur excellent rendement.

XI. — La question des transports, question vitale intéressant les forces productives du pays, fait l'objet de toute l'attention du gouvernement brésilien actuel. En supprimant les faveurs et passes gratuites sur le Chemin de fer Central, le président Nilo Peçanha a eu l'entière approbation du public; grâce à d'autres mesures les recettes seront mieux surveillées. Pour l'instant un projet est à l'étude pour la diminution des tarifs de transports qui, dans la majorité des cas, sont actuellement trop élevés. Le gouvernement voit avec raison dans cette diminution une des garanties du développement de la richesse du pays; il faut, en effet, vendre le meilleur marché possible pour vendre beaucoup, et le Brésil peut fournir en quantité matières premières et produits agricoles. Mais pour rendre meilleur marché il faut que les frais de transport soient les moindres possible. Les résolutions du projet à l'étude doivent être soumises cette année à une réunion des directeurs des chemins de fer convoquée à Rio par le Gouvernement.

Pour faciliter la combinaison du trafic entre les chemins de fer et les rivières navigables, la C^{ie} Leopoldina a été autorisée à amener ses rails sur les quais du nouveau port de Rio, de cette façon, les produits de l'intérieur du nord-est de l'Etat de Minas, de l'Etat de Rio de Janeiro et du sud de l'Etat d'Espirito Santo jusqu'à Victoria, pourront de suite être en communication par voie ferrée avec Rio de Janeiro. L'adoption de la traction électrique pour les trains de la « Central » desservant les faubourgs de Rio a été également décidée.

En résumé, le gouvernement brésilien affirme sa volonté de donner une grande activité au commerce et à l'industrie nationale en la dotant de moyens de transports suffisants, il poursuit surtout avec une persévérante énergie la réalisation de son programme consistant à réunir entre elles les voies isolées, autrefois construites un peu partout sans plan déterminé au fur et à mesure des nécessités locales.

Pour le Sud, nous avons vu que la question était résolue

par l'achèvement prochain de la « São Paulo Rio Grande » ; au Nord, le chemin de fer de la Baturité continue à avancer graduellement pour aboutir à Joazeiro où il se reliera au chemin de fer de Bahia au S. Francisco, Joazeiro est le point où ce grand fleuve est franchement navigable jusqu'à Pirapora, terminus actuel de la « Central ». La voie a pour objet de relier les lignes de l'Etat de Pernambuco avec les tronçons en trafic ou en construction vers Bahia, au Sud, et vers le Ceara, Piauhy et Maranhão au Nord. De ce côté, en effet, le Chemin de fer Central de Pernambuco, déjà incorporé dans la « Great Western », doit continuer vers Pesqueira, centre de Pernambuco, traverser l'Etat de Piauhy (jusqu'ici complètement dépourvu de voies ferrées) jusqu'à sa capitale Thérézina, de là cet Etat sera en communication directe avec São Luiz de Maranhão par le chemin de fer de Caxias et son prolongement actuellement en construction jusqu'à S. Luiz. Le prolongement de la Sobral, en cours d'exécution, mettra également Thérézina en relation directe avec le Ceara. Parmi tous les projets en cours de réalisation, ce dernier arrivera probablement le premier à son but.

Si le Brésil ne s'arrête pas, et nous voulons l'espérer, dans l'exécution de son programme, il pourra dans une vingtaine d'années posséder un réseau de près de 35.000 kilomètres de voies ferrées en exploitation, réseau qui mettra les pays de l'intérieur en communication avec dix ports principaux d'une profondeur de 10 mètres et douze autres de seconde importance.

XII. — La tendance du Brésil à développer son action sur mer se manifeste par l'exécution de grands travaux de ports pour lesquels des sommes considérables ont déjà été dépensées. Il ne s'agit pas de l'amélioration de ports de deuxième ordre comme ceux de S. Luiz de Maranhão, de Natal, de Parahyba, de Cabedello, de Maceio, de Paranagua et de Corumba (s/le Paraguay), mais de la construction de grands ports pourvus de l'outillage le plus moderne. Ces travaux considérables ont été entrepris d'abord au centre puis aux deux points extrêmes du Brésil. Au centre, par la construction du port de Santos, achevé depuis fort longtemps et celui de Rio de Janeiro dont une partie est en voie d'achèvement et l'autre en exploitation. Le programme comprend le creusement de quatre autres grands ports au Sud, la suppression de la barre du Rio Grande, à l'entrée de

la *Laguna dos Patos*, et la construction d'un port commode et bien abrité près de la ville de Rio Grande, ces travaux, en voie d'exécution, ouvriront aux produits du Rio Grande do Sul une issue facile sur l'Océan, et l'accès moins coûteux des marchandises d'importation. C'est ensuite, vers le nord en suivant le littoral le port de Victoria (en projet), puis ceux de Bahia, de Pernambuco et de Para en construction. Ce dernier est très avancé.

Il est inutile de faire remarquer qu'un des grands avantages de ces améliorations est l'exploitation régulière des quais des nouveaux ports qui, en mettant obstacle à la contrebande, produit immédiatement pour le fisc des résultats des plus avantageux. Comme exemple typique, nous dirons qu'en 1891, les recettes de la douane de Santos avaient été peu supérieures à la somme de 11.000 contos de reis (1); en 1892, année de l'inauguration de la première section du quai, elles s'élevèrent à plus de 22.000 contos et les années suivantes (1893-1894) elles ont atteint plus de 26.000 contos de reis.

Les ports du Brésil qui ont le plus grand mouvement de navigation sont : Rio de Janeiro, Santos, Bahia, Pernambouc (Recife), Belem (Para) et Manaos.

XIII. — La construction et l'amélioration des ports coïncident avec le développement de la marine marchande; diverses Compagnies reçoivent du Gouvernement de larges subsides, car la navigation de cabotage fut réservée au pavillon national en 1810, ce privilège cessa en 1866, pour être de nouveau rétabli sous la République en novembre 1892. Parmi les plus importantes compagnies brésiliennes il faut citer : le *Lloyd Brasileiro*; la *Companhia National de Navigação Costeira*, de Rio de Janeiro à Pernambouc et à Porto Alegre; *Empreza Esperança Maritima*; de Rio à Manaos et à Porto Alegre; *Empreza de Navigação*, de Rio à Caravellas (Bahia); la *Companhia Commercio et Navigação*; plus, la *Companhia Bahiana*, de navigation interne et intersta-doale; la *Companhia Pernambucana*, etc.

Le « Lloyd Brasileiro » est, de toutes ces compagnies de navigation, de beaucoup la plus importante, elle est largement subventionnée par le gouvernement brésilien pour procurer un

(1) On sait qu'un conto équivaut à 1.610 francs.

service de navigation entre les ports du Brésil et du Rio de la Plata (1). Le service côtier et fluvial de cette compagnie, qui comprend dix lignes, est fait à l'aide d'une flotte de 65 vapeurs de 2.000 à 6.500 tonnes, cette flotte ayant été augmentée dernièrement de trois nouveaux vapeurs à double hélice de 6.500 tonnes de jauge brut, ils ont une vitesse moyenne de 14 nœuds, pour le transport des passagers et des marchandises.



RIO DE JANEIRO. — Imprimerie nationale.

Les nouveaux vapeurs qui sont parfaitement aménagés et où le service de charge et décharge se fait à l'électricité font, depuis six ans, un service mensuel entre Rio de Janeiro, Bahia, Per-

(1) A titre d'indication, voici les distances en milles entre les deux points extrêmes de navigation de grand cabotage faites par le « Lloyd ».

VERS LE NORD.		VERS LE SUD.	
Rio de Janeiro à Bahia	734	Rio de Janeiro à Santos	202
— à Pernambuco	1 124	— à Paranagua	344
— à Fortaleza	1.532	— à Antonina	359
— à S. Luiz (Maranhão).	1.892	— à S. Francisco	388
— à Belém du Para.	2.142	— à Florianopolis	453
— à Manaus	3.066	— à Rio Grande	802
		— à Pelotas	829
		— à Porto Alegre	935
		— à Montevideo	1.016
		Montevideo à Cuyaba	2.091

nambuco, Pará, La Barbade et New-York, ce qui donne aux expéditions l'avantage d'un service indépendant. Il n'est peut-être pas inutile d'indiquer les lignes desservies par le « Lloyd » pour connaître l'itinéraire des marchandises prises en transbordement à Rio, Santos, Bahia et Pernambuco, ce sont les suivantes :

1° Entre Rio de Janeiro et Manaus (1), avec escales dans les ports de Victoria, Bahia, Maceio, Pernambuco, Parahyba, Natal, Ceara, Maranhão, Pará, Obidos et Sabtarem ;

2° Entre Rio de Janeiro et Rosario de Santa Fé, avec escales à Santos, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Itajahy, Florianopolis, Rio Grande, Montevideo et Buenos Ayres ;

3° Entre Rio de Janeiro et Porto Alegre, avec escales à Santos, Cananéa, Iguape, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Itajahy, Florianopolis, Rio Grande et Pelotas ;

4° Entre Rio de Janeiro et Maceio, avec escales à Ponta d'Aréa, Caravellas, Bahia, Estancia. Aracajú et Penedo ;

5° Entre Rio de Janeiro et Bahia, avec escales à Cabo Frio, Itapemirim, Piuma, Benevente, Guarapari, Victoria, Santa Cruz (Espírito Santo), Barra et Citade de S. Matheus, Viçosa, Caravellas, Alcobaça, Prado Seguro, Santa Cruz (Bahia), Canavieiras et Ilhéos ;

6° Entre Rosario de Santa Fé et Cuyaba, avec escales à Parana, La Paz, Goya, Bella Vista, Corrientes, Cerrito, Humaitá, Pilar, Villa Franca, Assumpção, Rosario, Conceição, Foz do Apa, Olympo, Coimbra, Albuquerque et Corumbá ;

7° Entre les ports de Santa Catharina ;

8° Entre les ports de Bahia, et entre Rio Grande et Porto Alegre ;

Plus deux autres lignes de charge entre Rio et Porto Alegre et Rio de Janeiro et Pará.

La compagnie du « Lloyd Brasileiro » vient de passer avec le gouvernement brésilien un nouveau contrat, prolongeant de six années sa concession. D'après ce contrat révisé, la compagnie s'engage à faire une réduction de 20 p. 100 sur les tarifs actuels du fret, et une réduction de 40 p. 100 sur certains produits brésiliens exportés des ports des États dans lesquels ils ont été produits.

(1) Manaus ou Manaos, orthographe adoptée au Brésil et par la plupart des géographes.

La grande majorité des navires du « Lloyd » sont tout à fait modernes, les cabines sont confortables et, sauf la table qui ne vaut pas celle des paquebots européens, on n'est pas, à bord des navires brésiliens, plus mal que sur ceux portant pavillon étranger. Les côtes sont bien visitées par les vapeurs des différentes compagnies brésiliennes; malgré tout, les expéditeurs se plaignent souvent de ne pouvoir faire embarquer leurs marchandises, qui restent parfois en souffrance, car nombre de petits ports sont négligés; aussi, sous le rapport du cabotage reste-t-il beaucoup à faire, et il y a là une voie fructueuse ouverte pour les capitaux étrangers. Plusieurs états fourniraient des subventions couvrant une partie des frais. Nous avons vu à Florianopolis (capitale de Santa Catharina) une firme allemande qui possédait un petit vapeur de 800 tonnes, lequel visitait les petits ports de la côte jusqu'à Rio et laissait un bénéfice mensuel de 45.000 francs; devant ce résultat, la maison allemande fit venir d'Europe deux autres vapeurs du même type qui transportent marchandises et passagers. Cet exemple pourrait être suivi pour les États du Parana et Rio de Janeiro.

L'État de São Paulo a proposé de donner une forte subvention à une compagnie qui se chargerait uniquement du transport du café par bateaux spécialement aménagés. Aucune ne s'est encore présentée.

Comme la « Central », la compagnie du « Lloyd Brasileiro » n'a pas donné, ces derniers temps, les résultats financiers qu'on serait en droit d'espérer de son service, cela pour les mêmes raisons. L'administration de M. Buarque de Macedo, son directeur, ne doit pas être incriminée, mais seules les influences politiques, car la compagnie est plus ou moins sous la dépendance de l'État qui la protège et la subventionne largement, comme nous l'avons dit. D'autre part, nous avons pu remarquer que les commandants de ces paquebots jouissaient de la singulière latitude de pouvoir transporter pour leur compte un certain nombre de colis (droit, tolérance ou abus, nous ne savons), cette coutume nous semble ouvrir la porte à quelques abus et porter préjudice au trafic. Espérons que le nouveau contrat que vient de passer le « Lloyd » avec le gouvernement aura donné à cette compagnie plus de latitude, plus de souplesse, et que son trafic très important donnera enfin tous les avantages qu'il pourrait et devrait donner.

XIV. — Outre la navigation côtière, le service de navigation fluviale est assez bien organisé sur les principaux fleuves du Brésil, particulièrement sur l'Amazone et ses principaux affluents, où il existe huit lignes régulières, sans compter celles des grands paquebots qui remontent jusqu'à Iquitos. La principale compagnie est la « Companhia do Amazonas » qui possède une quarantaine de vapeurs de fleuve de 500 à 900 tonneaux, on les rencontre partout dans les grands fleuves de l'Amazonie; les compagnies « Grão Pará » et la « Paraense » qui disposent également de bons vapeurs de 800 à 2.000 tonnes.

Comme on le verra lorsqu'il sera question des États que ces fleuves arrosent, la navigation fluviale est assez développée sur les rios Itapicuru et Mearim, dans l'État de Maranhão; sur le São Francisco, qui dessert les États de Minas, Bahia et Alagoas; le Parahyba, l'Iguassu, le Jacuhy, le Taquary, l'Ibicuhy et le Haut Uruguay; la navigation de ces deux derniers rios est toute récente, elle se fait dans le premier, qui est affluent de l'Uruguay jusqu'à Cacequy, et sur le second jusqu'à San Isidro, desservant ainsi le nord de l'État de Rio Grande do Sul et la frontière argentine. Enfin la navigation sur le Parana et le Paraguay vers le Matto Grosso.

Il existe, en outre, d'autres petites lignes dont il sera question dans d'autres chapitres.

CHAPITRE V

CARACTÈRE, USAGES ET MŒURS

- I. Éléments ethniques constituant le peuple brésilien, phases d'évolution. — II. Caractère d'Etat à Etat. — III. Caractère et qualités du Brésilien. — IV. Sentiments hospitaliers. — V. Défauts du caractère brésilien, indolence et apathie. — VI. La politique et le jeu. — VII. Manière de vivre. — VIII. Goût de l'élégance et de l'hygiène. — IX. Divertissements populaires, processions. — X. Le clergé, son influence, les « irmandades ». — XI. Instruction publique, enseignement supérieur et secondaire; enseignement secondaire libre. — XII. La presse, principaux journaux.

Avant de pénétrer dans chacun des États du Brésil, il nous semble utile de dire quelques mots des Brésiliens en général; il est bon, lorsqu'on arrive dans un pays en commerçant, en émigrant, voire en touriste, de connaître tant soit peu le caractère, les qualités et les défauts de ses habitants.

Le peuple brésilien est issu de trois éléments ethniques, le blanc, l'indien et le nègre, qui, dès le commencement de l'occupation du Brésil, se repoussant dans certains endroits; se rapprochant dans d'autres, formèrent, plus tard, par des croisements, un type nouveau. De la situation de chacun de ces éléments en face les uns des autres, dans les diverses phases de l'histoire coloniale, résulte l'évolution à laquelle obéit le peuple brésilien dans sa constitution.

Dans la première phase, nous voyons le Portugais; il occupe la place prédominante, c'est le conquérant qui s'impose, qui domine, étendant peu à peu son pouvoir à la suite de rudes combats avec les indigènes. L'Indien soutient la lutte avec le conquérant et révèle son tempérament belliqueux, qui forme le fond de son caractère, il attaque et se défend, cédant le terrain pouce par pouce devant la force de l'armement; il repousse, méfiant, les avances de la civilisation qui le pourchasse. Le

nègre nouveau venu, importé des côtes d'Afrique, passif et obéissant, regarde en spectateur indifférent la scène qui se déroule sous ses yeux. Dans cette première phase, il existe donc au Brésil trois races isolées dans leur action sociale; mais cet état de choses ne dure pas. Soit par la force, soit par le résultat des efforts persévérants des Jésuites à catéchiser les Indiens, soit par résignation, ces derniers se rapprochèrent des Portugais et la haine contre l'envahisseur se fondit dans des alliances multiples qui produisirent l'élément métis. D'autre part, comme résultat de la longue cohabitation du nègre avec le blanc, l'Africain, résigné à son état servile, produit un nouveau facteur, le mulâtre.

Au xvii^e siècle, l'agrégation de ces trois races est complète et on les voit combattant ensemble pour une même cause dans la lutte contre les Hollandais qui avaient occupé le littoral nord; noirs et Indiens sont devenus, dans cette seconde phase, des auxiliaires dévoués et énergiques. Puis l'évolution des trois races continue à s'acheminer lentement par de multiples croisements à la fusion de ces races qui doit produire un type nouveau. Dans un pays en grande partie tropical, l'alliance intime du conquérant avec les deux races tropicales avec lesquelles il se trouvait en contact fut nécessaire, il en résulte une population vigoureuse appropriée au climat de la zone torride. Le type du Brésilien généralement donné par le produit physiologique des croisements et qui est aussi considéré comme un produit non croisé, mais rendu différent par les conditions du milieu, commence à apparaître avec son caractère propre, distinct de celui des autres époques, au moment où se révèlent les bandeirantes paulistes qui, dès le milieu du xvii^e siècle, s'internent dans l'intérieur, explorant les *sertoes* (1) les plus éloignés des États de Minas Geraes, Goyaz et Matto Grosso.

Dans cette troisième phase, le Brésil n'est plus le point de réunion de trois races distinctes, c'est la patrie d'un peuple neuf qui se forme, montrant un caractère particulier où se révèlent les facteurs ethniques de son élaboration. Ce peuple tient de l'Européen le goût du progrès, de l'étude; de l'Indien le tempérament fougueux et l'exaltation des passions; du noir, l'indolence et l'intensité des sentiments affectifs. Issu d'un même berceau,

(1) Sertao au singulier, mot intraduisible qui signifie pays à peine exploré et peu habité.

ce peuple ne tarde pas à ressentir le sentiment puissant de la nationalité qui le pousse aux actes héroïques, depuis les tentatives d'émancipation du régime colonial jusqu'à l'indépendance proclamée le 7 septembre 1822.

La supériorité de la race blanche, son pouvoir absorbant et les croisements successifs ont réduit à rien l'influence du nègre et de l'Indien, remplacés par les métis que des croisements répétés à l'infini ont presque identifié au blanc de pure race, duquel ils possèdent les qualités supérieures d'intelligence et de caractère.

Cette fusion des divers éléments ethniques, dans la formation



RIO DE JANEIRO. — Quitandeiros, marchands de légumes italiens et portugais.

du type brésilien ne s'est pas effectuée partout de la même façon ; la transformation rapide dans certains endroits le fut beaucoup moins dans d'autres, suivant la subordination plus ou moins longue de l'un quelconque des éléments originels. Dans deux ou trois États du nord où les noirs étaient fort nombreux et où ils semblent encore s'être rencontrés depuis l'abolition de l'esclavage, cette transformation en un type unique est beaucoup plus lente.

II. — A ce sujet, un fait frappe le voyageur qui parcourt les différents États : c'est qu'il existe entre eux ce qu'on pourrait nommer une certaine rivalité politique et administrative ; cette rivalité est accentuée par les différences de caractère, les usages,

les coutumes, l'éducation, les aspirations et surtout la composition de la population d'État à État. On a dit que ces différences étaient occasionnées dans le sud, par l'élément étranger immigré; c'est là une grande erreur, car ces différences se notent davantage dans les États du nord, où il n'y a jamais eu de courant d'émigration.

Quelle différence ne note-t-on pas, entre l'habitant de l'État de Sergipe très métissé, homme à la physionomie large, d'aspect peu robuste, mais actif et intelligent, parlant d'une voix métallique où les *rrs* abondent; accent et voix tout à fait différents du ton légèrement guttural et sentencieux de son voisin l'habitant de Bahia. Ce dernier, brun, de traits réguliers, est gai, expansif, intelligent et loquace. Quelle différence surtout entre le Pernambucain, fier, hautain, tant soit peu tapageur mais bon garçon, orgueilleux de sa ville qu'il nomme la Venise brésilienne, et les métis endurants et patients, plus soumis et plus humbles, ses voisins de l'intérieur du Parahyba et du Rio Grande do Norte, qui ont à lutter avec les conditions d'existence plus rudes!

C'est par un travail lent et persévérant que le caractère du peuple brésilien s'éloigne de plus en plus des influences de son origine ethnique, l'aventurier portugais, l'Indien Tupy et les multiples croisements entre les premiers et les noirs africains. Cependant, il semble que le type d'aujourd'hui n'est pas encore le type définitif, l'évolution n'est pas encore achevée; le Brésil progresse et se développe, mais, malgré ses 23 millions d'habitants, il manque de bras pour exploiter son immense territoire et, depuis nombre d'années, il reçoit un double courant d'émigration du sud et du nord de l'Europe; Italiens, Allemands, Polonais qui viennent s'associer aux luttes, aux fatigues et aux progrès du peuple brésilien, fusionnant également avec celui-ci. De toutes ces origines est sorti le Brésilien par excellence, le type d'aujourd'hui, mais du nouveau courant surgira bientôt le Brésilien de demain auquel est réservé un grand rôle dans l'histoire de son pays, dont le présent fait pressentir les grandes destinées.

Il n'y a pas, au Brésil, une véritable aristocratie de sang; la société se divise en deux courants principaux, l'un politique, l'autre commercial. Il n'existe aucun esprit de division entre les diverses classes et même pendant l'époque coloniale et sous

l'Empire on y remarquait très peu de ces distinctions avilissantes établies par le gouvernement espagnol dans l'administration de ses colonies. Cet avantage était le fruit de la nécessité plutôt que d'un sentiment d'équité ou d'humanité de la part de la métropole, il est facile de s'en apercevoir en lisant quelques dispositions réglementaires qui prouvent clairement que si les Portugais avaient cru pouvoir conserver aux blancs purs la prépondérance, ils eussent, comme en Espagne, établi ce système par des lois. Les deux clans ou courants que nous avons désignés composés, l'un, des employés et des fonctionnaires de toutes catégories du rouage politique, l'autre des négociants et industriels avec leurs innombrables divisions et subdivisions, étouffent et laissent dans l'ombre toutes les autres fractions.

III. — Le Brésilien en général possède de belles qualités naturelles. Sous le rapport de l'intelligence, il ne le cède à personne, s'assimilant facilement toute nouvelle production scientifique et intellectuelle que l'éducation jette en pâture aux assoiffés de savoir. Le fond de son caractère est une grande douceur, il a horreur de la violence; il est simple, courtois et poli dans ses relations, mais on note chez lui une légère teinte de mélancolie, un caractère doux et triste, réservé plutôt, caractère apparent dû surtout au climat, à la race et aux coutumes sociales. Il ne semble guère avoir de préjugés sociaux ni religieux. C'est en effet un trait saillant chez le Brésilien, que son caractère profondément démocrate; il reçoit, il serre la main à tout le monde, qu'on soit blanc ou noir, qu'on figure en haut ou en bas de l'échelle sociale; il semble avoir la pose en horreur et surtout il n'aime pas l'étiquette; les plus hauts magistrats et fonctionnaires de la Confédération sont accessibles à tous et font montre de la même simplicité avec tous. Cela de la manière la plus franche et la plus cordiale.

Pour peu qu'on soit étranger et muni pour lui d'une lettre de recommandation, le Brésilien fera tout son possible pour vous être agréable. Il n'y a pas d'homme plus liant que lui, et l'on n'en finit pas, sans pourtant les chercher, de présentations, de compliments et de poignées de main. Entre Brésiliens, l'accolade qui se donne dans la rue aussi bien que partout ailleurs remplace la poignée de main chez des amis plus intimes, elle comporte comme accompagnement de petites tapes réciproques dans le

dos. Cette coutume, que certains voyageurs plaisantent à tort, dénote les sentiments vifs et expansifs du Brésilien.

IV. — On a maintes fois parlé des sentiments hospitaliers des Brésiliens, c'est là, en effet, le trait le plus saillant de leur caractère bienveillant. Cette hospitalité est telle qu'il est difficile pour celui qui ne l'a pas reçue, d'en imaginer la délicatesse et la cordialité. Cela s'observe particulièrement dans les fazendas (fermes, exploitations rurales) de l'intérieur, où chacun s'ingéniera à prouver à l'hôte étranger qu'il est le bienvenu et qu'on lui est reconnaissant d'accepter cette hospitalité. A peine arrivé, on vous questionne sur vos goûts, sur vos préférences; on s'ingénie à aller au-devant de vos désirs. Cette hospitalité n'est pas indiscreète; au bout de deux jours on ne s'inquiète plus de vous que pour s'informer si rien ne vous manque, si vous êtes satisfait, ou pour vous proposer quelque plaisir nouveau. Peut-on rêver meilleur accueil? Celui-ci apparaît tellement sincère, qu'au lieu de se trouver confus d'être ainsi choyé comme un vieil ami, le voyageur finit par trouver cet accueil tout naturel. Nous avons reçu l'hospitalité dans les campos Argentins, au Chili, au Pérou, et cela d'une façon très large, mais au Brésil nous nous sommes sentis plus chez nous que partout ailleurs. C'est surtout à l'intérieur qu'il faut aller juger de l'hospitalité brésilienne.

Le Brésilien apparaît comme remarquablement tempérant, surtout dans les hautes et moyennes sphères; à table, les plats sont nombreux, mais il mange et boit avec modération et généralement il ne boit que de l'eau.

V. — En échange de ces nombreuses qualités l'habitant du Brésil n'est pas sans avoir quelques défauts; le contraire en ferait un être exceptionnel. Il semble assez porté à la médisance, non par méchanceté, car le fond de sa nature est excellent, mais il aime les commérages sur le compte de son prochain, il adore surtout faire des discours. Puis, ce qu'il y a de certain c'est qu'il est indolent à l'excès, surtout sur le littoral et au nord du pays; ce qui frappe le plus à Rio et dans les grandes villes, c'est cette indolence inaltérable, cette propension à remettre toute chose au lendemain, à *manha*, telle est l'expression presque consacrée. Les gens pressés, c'est des Européens qu'il s'agit, doivent apprendre à être patients, à ne brusquer rien ni personne s'ils veulent aboutir. La conséquence logique de cette indolence est une

certaine indifférence apparente, le Brésilien se laisse aller, se laisse vivre. Il semble ignorer le prix du temps, on dirait qu'il n'a jamais rien à faire, et cependant ses affaires marchent régulièrement, les journaux paraissent exactement, les trains partent à l'heure. En somme, au Brésil on s'agite lentement et cependant il se fait à Rio et dans toutes les grandes villes, beaucoup d'affaires et de grandes affaires, mais elles se font un peu partout sans grand apparat.

Peut-on reprocher au Brésilien son indolence? Non, car elle n'est que le résultat du climat. Dans tous les pays chauds on constate ce manque d'énergie intermittent. Cela est si vrai, que dans les États du Sud où la température est plus fraîche, par exemple à São Paulo, les habitants sont plus actifs, plus remuants. Comme résultante, on note chez les Brésiliens cultivés ou non, une sorte de philosophie exaltée et enthousiaste; pour les grandes comme pour les petites choses, quand un fait les passionne, ils s'abandonnent avec toute la fougue du méridional; malheureusement, l'oubli suit de près cet enthousiasme momentané, il est toujours sincère, mais très vite on retombe dans l'apathie native.

Lorsqu'on observe cette indolence habituelle, on se demande comment le Brésil a pu atteindre si vite son développement présent qu'il faut admirer; mais il faut dire à la vérité que le développement de ce beau pays aurait atteint un développement encore plus remarquable, si l'on ne sentait pas chez la plupart de ses enfants un certain manque de constance et de fermeté de caractère. On croirait que le Brésilien ne veut contrarier personne; en voulant parfois voir trop grand, il manque souvent de précision dans les idées et ne sait pas ou ne veut pas toujours distinguer la valeur relative des hommes et des choses.

VI. — On note chez les Brésiliens au moins deux passions prédominantes : la politique et le jeu. La politique qui vicie tout, fausse tout, et atrophie toute idée large, a pris dans les préoccupations et dans les occupations de tous, une place vraiment trop grande. Si le Brésil progresse et doit continuer à progresser en dépit de tout, on peut affirmer, et en France nous sommes dans le même cas, que ce fait est exclusivement dû aux hommes de bonne volonté, à ceux qui travaillent indifférents aux mesquines combinaisons de la politique.

Il y a dans tout le Brésil un grand nombre de loteries autorisées par les États, outre celle de la Capitale Fédérale. Quoiqu'il y ait des tirages chaque jour, ces loteries font d'excellentes affaires, car tout le monde achète des billets. En outre, pour satisfaire à la passion du jeu dont sont animés bon nombre de Brésiliens, il y a à Rio des maisons de jeu de toute catégorie qui, traquées par la police avec la plus grande rigueur, n'en continuent pas moins à vivre et à prospérer. Il est vrai que la plupart se sont constituées en clubs pour être un peu tranquilles; ces prétendus clubs sont ouverts à tout le monde, on y rentre sans formalité, on ne vous demande que de jouer. Il y a des clubs et des maisons de jeu jusque dans la plupart des petites villes de l'intérieur; tous ces établissements développent encore, si possible, l'amour du jeu dans les classes populaires et moyennes.

VII. — Les familles sont au Brésil généralement fort nombreuses, il n'est pas rare d'en voir composées de huit, dix et douze enfants. Ces derniers ont pour leurs parents beaucoup d'affection; le père est respecté, il vaque d'ailleurs toujours à ses affaires, mais la mère, toujours trop indulgente, est un peu tyrannisée par tout ce petit monde. On mène généralement la vie de famille encore un peu patriarcale surtout dans l'intérieur. On se lève ordinairement de bonne heure, surtout à Rio de Janeiro où les tramways électriques rapides et commodes, circulent toute la nuit, sillonnant les principales rues de la ville et reliant les faubourgs les plus éloignés au centre de la capitale.

A 9 ou 10 heures on déjeune, et l'on dîne à 5 ou 6 heures; les habitants de la ville ne paraissent pas se livrer longtemps aux douceurs de la sieste; à ce sujet, l'Européen s'étonne de voir les habitants travailler aux heures les plus chaudes de la journée, on va surtout au bureau de 10 heures à 4 heures du soir.

En général, dans tout le Brésil, les dames sortent assez rarement; dans les rues, les hommes sont en grande majorité, le beau sexe n'est guère représenté que par les étrangères et les femmes du peuple. Il y a quelques années, à Rio même, on trouvait peu de femmes parmi la foule élégante qui encombre, de 2 heures à 5, la rua do Ouvidor qui reste toujours, quoi qu'on dise, une sorte de salon pour la capitale; il n'en est plus de même aujourd'hui, on y trouve, ainsi que sur la superbe

Avenida, un grand nombre de dames habillées, pour la plupart, de toilettes du meilleur goût. Dans les villes de l'intérieur, les femmes vivent quelque peu cloîtrées, suivant la coutume coloniale ; heureusement pour elles les habitations ont toujours des fenêtres sur la rue, car, dès l'après-midi et bien avant dans la soirée, on peut voir jeunes et vieilles accoudées à leur fenêtre, d'où elles suivent le mouvement de la ville. C'est là leur principale distraction.

VIII. — Les Brésiliens de la meilleure société, ceux des classes moyennes et tous en général, lorsqu'ils en ont les moyens, adorent être bien vêtus ; aussi, portent-ils toujours des vêtements d'une coupe irréprochable. Toutefois, l'étranger s'étonne de voir porter, malgré la chaleur, des costumes de drap noir ou de fantaisie que les habitants semblent préférer, ainsi que les chapeaux de feutre ou de soie. Ils ne paraissent pas se soucier des conditions nécessaires à la vie facile dans les pays chauds. Ils ne semblent même pas s'en apercevoir ni ressentir les effets d'une conduite aussi illogique. Les vêtements blancs ou de coutil sont réservés pour l'intérieur, c'est tout juste si on ne regarde pas avec compassion ou moquerie les étrangers qui circulent complètement vêtus de blanc. Les dames, par contre, font contraste avec le sexe fort ; jeunes filles et enfants portent presque toutes des toilettes blanches ou claires. Dans les faubourgs pauvres des villes de l'intérieur, on voit fréquemment de petits enfants nus ; ceux-là, au moins, vivent d'accord avec le climat.

Le Brésilien, principalement celui des classes cultivées, prend grand soin de l'hygiène du corps ; il est rare que tous les matins il ne prenne pas un bain ou une douche froide ; ceci ne manque dans aucune maison un peu aisée. Il porte du linge blanc toujours irréprochable, malgré le prix élevé du blanchissage ; des bottines si reluisantes qu'elles en paraissent vernies, car il les fait cirer deux ou trois fois par jour. Aussi, Rio de Janeiro et les grandes villes sont-elles le pays béni des cireurs (engraxates), généralement italiens et hommes de couleur, qui se font de bonnes journées. Dans toutes les villes un peu importantes, on trouve de ces cireurs ; dans les centres de second ordre de l'intérieur, ce sont des enfants. Aussi, quand on revient à Paris après un séjour au Brésil, on trouve que les cireurs y font beaucoup défaut et ceux qu'on parvient à rencontrer de

loin en loin sont loin d'être aussi experts parce que moins entraînés.

IX. — Dans la majorité des États, les divertissements publics consistent presque exclusivement dans les cinématographes qu'on rencontre maintenant un peu partout, puis dans les cérémonies religieuses. Certaines régions voient peu de compagnies dramatiques ou autres, et, en tout cas, les théâtres ne sont guère accessibles à la généralité du populaire. Si les séances théâtrales sont rares, les cérémonies sont fréquentes. Presque tous les dimanches il y a procession, surtout à Bahia et à Maranhão; quand elles sont solennelles, elles sont suivies par les meilleures familles de l'endroit, mais, en général, elles le sont surtout par les classes inférieures et particulièrement par les gens de couleur, pour qui ces processions ont un grand attrait. On ne note pas, en général, d'excès religieux dans les classes cultivées. Ces processions sont surtout remarquables par le nombre de fouguettes, pétards et fusées qu'on y fait partir, car il n'y a pas au Brésil de manifestation de plaisir sans pétards. Pendant la procession, les fusées éclatent à tout moment; à chaque détonation, tout le monde agite au-dessus de sa tête ombrelles, parapluies et mains, pensant éviter ainsi le choc trop brutal des baguettes qui retombent.

X. — Depuis l'avènement de la République, qui décréta la séparation des Églises et de l'État, le clergé ne semble plus avoir grand empire sur les principales classes sociales et il ne paraît pas qu'il puisse remonter le courant. A part les basses sphères de la société, le peuple grossier, ignorant et superstitieux, qui adore les cérémonies tapageuses, les processions agrémentées de feux d'artifices et de pétards, d'exhibitions carnavalesques, le Brésilien apparaît, sinon incroyant, du moins indifférent. Autant que nous l'avons pu constater nous-même, la religion, au Brésil, est presque réduite, du moins en ce qui concerne la partie mâle de la population, à quelques formes extérieures. Un tramway passe-t-il devant une église, croise-t-on un convoi funèbre, rencontre-t-on une croix, chacun avec respect se découvre et s'incline autant de fois que le fait se reproduit; mais le dimanche, dans les églises si nombreuses, on aperçoit bien peu d'hommes.

Le clergé se recrute très difficilement au Brésil. A l'heure actuelle, sauf pour le haut clergé qui semble, en général, digne

et bien choisi, la profession ecclésiastique est très délaissée comme ne donnant plus de prestige dans la société ni de ressources suffisantes, les privilèges, les grosses prébendes et les rétributions accordées par l'Empire ayant été supprimés avec la loi qui rendait à l'Église sa liberté. Les séminaires étant désertés malgré tous les efforts, car les familles les plus croyantes même s'opposent à laisser suivre la carrière religieuse à leurs enfants, on voit en activité de service, surtout dans les grandes villes, un grand nombre de prêtres étrangers, principalement des Italiens. En même temps que des colons pour l'agriculture, l'Italie fournit au Brésil des recrues pour l'Église.

Une institution originale et caractéristique existe au Brésil sous le nom d'*Irmandade* ou de *Confraria*. Ces sociétés, qui sont en quelque sorte des associations cultuelles, possèdent généralement de grandes ressources : elles sont propriétaires d'immeubles et souvent même des églises et chapelles, d'autres fois elles n'en ont que l'administration. Dans tous les cas, les « irmandades » doivent être renseignées et ont la haute main sur tout ce qui se fait, elles dépensent des sommes considérables pour l'arrangement des églises et pour certaines fêtes. Le pouvoir exercé par ces riches confréries entre quelquefois en conflit avec celui de l'un ou de l'autre évêque, qui alors met une ou plusieurs églises en interdit. Ces évêques humiliés, et les prêtres qui vivent chichement d'un petit troupeau de dévots choisis accusent les irmandades de désorganiser l'Église et d'être les instruments de la franc-maçonnerie. Quoi qu'on dise, ces sociétés composées de personnalités respectables et influentes sont à la tête de la plupart des grands établissements de charité ou d'assistance publique. Nous avons visité nombre d'hôpitaux gérés par ces confréries, et nous devons avouer que beaucoup d'établissements européens sont loin de posséder le matériel moderne, laboratoires, salles d'opération et de visite, que possèdent ces établissements entretenus par la charité publique, lesquels, sous le rapport de l'ordre et de l'hygiène, ne craignent aucune comparaison.

XI. — Le gouvernement brésilien apporte tous ses soins à la diffusion de l'enseignement dans tout le pays ; d'après un article de la Constitution, les illettrés ne peuvent être électeurs. Malgré tout, la proportion de ceux-ci est encore considérable dans l'inté-

rieur, où certaines zones ne possèdent pas encore le nombre d'écoles qui leur seraient nécessaires; d'autre part, dans ces mêmes régions, on obtient difficilement l'assistance régulière. Dans chaque État, l'enseignement primaire est à la charge des municipalités et des États eux-mêmes, qui entretiennent également les Écoles Normales.

L'enseignement supérieur est donné dans les Facultés de Médecine de Rio de Janeiro (1) et de Bahia; dans les Facultés de Droit de São Paulo et de Pernambuco, à l'École Polytechnique de Rio de Janeiro, laquelle forme des ingénieurs civils, des ingénieurs industriels et des ingénieurs géographes, l'École des Mines de Ouro Preto. Toutes ces écoles appartiennent au gouvernement fédéral. Il existe en outre une Faculté libre de Droit, et une Faculté libre de Sciences juridiques et sociales à Rio de Janeiro; une Faculté libre de Droit à Minas Geraes; une école libre de Droit et l'École Polytechnique à Bahia, une école d'ingénieurs à Pernambuco; une Faculté de Médecine et Pharmacie à Porto Alegre. Tous ces établissements sont des instituts particuliers ou estadoaux — *equiparados* — c'est-à-dire parallèles aux établissements fédéraux et jouissant des mêmes privilèges.

Il y a en plus à Rio de Janeiro une École nationale des Beaux-Arts, un Institut national de Musique, l'Institut Benjamin-Constant pour l'éducation des aveugles et l'Institut des Sourds-Muets. Comme enseignement professionnel il y a le « Lyceo de Artes et Officios », Lycée d'Arts et Métiers, établissement qui appartient à une association particulière; il reçoit des élèves des deux sexes à titre entièrement gratuit, ses cours sont nocturnes et très fréquentés. On y enseigne, outre les langues vivantes, les mathématiques, la chimie, la physique et les beaux-arts; ce lycée possède un bel édifice dans l'Avenida Central. Le « Lyceo litterario Portuguez », dont le programme est à peu près le même que le précédent, reçoit à titre gratuit des élèves de toutes nationalités; il y a encore une Académie de Commerce et deux Instituts professionnels, l'un masculin, l'autre féminin.

Il y a dans tous les États des lycées (*gymnasios*) d'instruction

(1) L'Académie de médecine de Rio possède de bons professeurs pour beaucoup de spécialités, nombre de médecins de haute valeur et quelques savants dont les travaux font honneur au Brésil. Beaucoup de médecins formés à Rio vont encore compléter leurs études en Europe.

secondaire, modelés sur le Gymnasio Nacional de Rio de Janeiro. L'instruction primaire et élémentaire, dans l'intérieur, se heurte à la difficulté de recruter le nombre nécessaire d'instituteurs ; dans les Écoles Normales le nombre des élèves femmes est de beaucoup supérieur à celui des hommes ; ces derniers n'achèvent pas toujours leurs cours, préférant passer par une École de Droit. Ce sont donc des femmes qui sont pourvues de la majorité des postes. Nous avons visité un certain nombre d'écoles modèles vraiment remarquables.

Les écoles d'enseignement supérieur et les lycées d'enseignement secondaire possèdent un grand nombre de professeurs de valeur ; toutefois, le nombre en est encore insuffisant, et on est parfois dans la nécessité d'employer certaines médiocrités pour ne pas faire appel à des professeurs étrangers.

Pour obtenir un ensemble général de bons professeurs et surtout pour diminuer le nombre des candidats au doctorat en droit, il faudrait plus de rigueur de la part des professeurs examinateurs, plus d'obéissance et d'assiduité de la part des élèves et autant que possible la suppression du favoritisme, mais ce dernier est de tous les pays.

Pour la plupart des études scientifiques, on étudie presque exclusivement dans des livres français, textes originaux ou traduits en portugais, ou des œuvres allemandes traduites en français. Dans tous les milieux cultivés, notre littérature est en grande faveur ; ce sont les auteurs français qui sont les plus lus et dans les bibliothèques ce sont les livres en français qui sont les plus nombreux ; c'est le français qu'on lit, qu'on cite et qu'on récite, et si on ne le parle pas toujours on le comprend. Il est beaucoup de Français qui voudraient parler leur langue aussi bien que nombre de Brésiliens.

XII. — La presse est au Brésil extrêmement développée, il n'est pas de ville un peu importante qui ne possède plusieurs organes ; dans les plus petites, on trouve toujours au moins un journal hebdomadaire ou bi-hebdomadaire. On peut dire avec raison que la presse brésilienne possède une phalange d'excellents journalistes, mais il semble que tous se soient concentrés à Rio de Janeiro, São Paulo, Pará, Pernambuco, Porto Alegre et la capitale de Minas. Dans les autres États, la valeur des journaux est très secondaire.

Un grand nombre de revues et périodiques voient le jour à Rio de Janeiro, parmi celles-là une trentaine ont une valeur journalistique. Les journaux sont très bien rédigés, ils s'occupent fort souvent et justement de questions commerciales, matières scientifiques, de questions littéraires et sociales et tant soit peu de politique, quoiqu'il n'existe guère d'intérêts de parti. Les principaux journaux quotidiens qui paraissent fréquemment sur dix, douze et seize pages, tels que le *Jornal do Commercio*, le doyen des journaux de Rio, le plus riche de tous et le plus important du Brésil; *O Paiz*; le *Jornal do Brazil*, qui tous trois possèdent de magnifiques palais dans l'Avenida Central, ne le cèdent en rien à leurs grands confrères européens. Ils possèdent dans les grandes capitales d'Europe des correspondants spéciaux et on trouve journallement dans ces feuilles des colonnes entières de câblogrammes du monde entier; le public est ainsi toujours rapidement au courant de ce qui se passe d'intéressant dans le monde.

Ensuite viennent les grands quotidiens suivants : *Coreio da Manha*, *A Imprensa*, *Gazeta de Noticias*, *Diario do commercio* et *Diario de Noticias*. Parmi les journaux du soir également fort bien faits : *A Noticia*, *A Tribuna*, *O Seculo*, et le journal de la nuit *Coreio da Noite*.

Il nous faut citer aussi un vaillant petit journal français l'*Étoile du Sud*, paraissant chaque dimanche et fondé il y a près de trente ans par M. Charles Morel, qui réside au Brésil depuis trente-sept ans.

Les revues hebdomadaires sont nombreuses, quelques-unes fort intéressantes. Parmi celles-ci figurent : la *Revista da Semana*; *O Malho*, *Fon Fon*, *Brazil Sport*, *The Brazilian Review*, *Rua do Ouvidor*, *Boletim da Associação Commercial de Rio de Janeiro*, *Il Bersagliere*, *Revista Commercial et Financiera*, etc., et parmi les meilleures revues mensuelles : *Kosmos*; *Leitura para Todos*, *Renascença*; les revues trimestrielles de l'*Instituto Historico* et *Liga Maritima Brazileira*, etc., etc.





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.*)
