

PAUL WALLE

Chargé de mission du Ministère du Commerce.

*N° 35*

*W*

—  
AU BRÉSIL  
—

ÉTAT DE BAHIA



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE

E. GUILMOTO, Éditeur

6, Rue de Mézières, PARIS

—  
1912

172

*Consulat du Brésil*  
*Cayenne*

AU BRÉSIL

---

ÉTAT DE BAHIA



## 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

**Àu 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 13

PAUL WALLE

Chargé de mission du Ministère du Commerce.

AU BRÉSIL

ÉTAT DE BAHIA



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE

E. GUILMOTO, Éditeur

6, Rue de Mézières, PARIS

—  
1912



## INTRODUCTION

Dans un précédent ouvrage intitulé *De l'Uruguay au Rio São Francisco*, nous avons présenté les divers États du sud et du centre du Brésil, visités par nous au cours de la mission que M. le Ministre du Commerce et la Société de Géographie commerciale de Paris avaient bien voulu nous confier. Nous avons pour tâche d'étudier les progrès, les ressources, la situation économique de la grande République sud-américaine, ainsi que d'examiner les méthodes commerciales employées par nos concurrents étrangers dans ce pays. Dans ce second volume, nous donnons un aperçu aussi complet que possible des États du littoral nord et de l'extrême nord, en général fort négligés par les voyageurs et dont on parle fort peu, quoique la plupart d'entre eux méritent d'attirer et de retenir l'attention des Européens par l'importance de leurs ressources et l'avenir qui leur est réservé.

De même que dans la première partie de notre travail, nous avons dû, dans celle-ci, faute de place, systématiquement écarter les anecdotes et menus incidents de voyage, car nous tenons avant tout à fournir le plus grand nombre que nous pourrions de renseignements pratiques. Notre itinéraire comportait la descente du rio São Francisco qui nous offrait des régions tout à fait neuves, jusqu'à Joazeiro, dans le nord de l'État de Bahia. L'accident déplorable (1) qui coûta la vie à notre regretté compagnon de voyage M. Ernest Dubosc, ingénieur agronome, survenu près de

(1) Voir : *De l'Uruguay au rio São Francisco*, page 429.

Pirapora, sur les rives du São Francisco, nous obligea à changer notre itinéraire. Nous revinmes donc vers la côte, ce qui nous permit de visiter l'État d'Espirito Santo qu'il eût été regrettable de négliger, pour continuer par les États de Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceara, Piauhy, Maranhão, Pará et Amazonas.

On a souvent dit, à tort, que seule la partie centrale et méridionale du Brésil était habitable pour des Européens. C'est là une erreur : erreur tellement répandue, qu'elle a cours même à Rio de Janeiro, si bien que tous les efforts toutes les largesses vont de préférence vers le Sud, où l'on peut escompter des résultats plus rapides, pendant que les États du Nord sont tant soit peu négligés. Cette conviction vient de ce qu'on visite peu ces États qui conservent, par tradition, la mauvaise réputation qui leur a été faite sur la foi de relations écrites un peu à la légère, il y a fort longtemps.

Dans tous ces États, l'Européen peut parfaitement s'acclimater et vivre en bonne santé, principalement dans ceux de Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceara. Nous avons trouvé dans ces États, dans leurs capitales surtout, une population européenne relativement nombreuse, et en proportion, autant de Français que dans certaines villes du Sud plus favorisées. Dans l'Amazonie, à laquelle on se plaît à faire une réputation d'insalubrité des plus exagérées, nous avons rencontré en bonne santé des compatriotes qui habitaient le pays depuis plus de vingt ans ; nous y avons nous-même séjourné trois fois sans jamais avoir été malade. La fièvre intermittente ou paludéenne, qui sévit à l'état endémique sous des formes plus ou moins bénignes sur les rives boisées de certains cours d'eau de l'intérieur ou sur quelques parties marécageuses du littoral, ne suffit pas pour faire déclarer insalubre une région tout entière. D'autant plus, que la fièvre atteint principalement les individus qui abusent des boissons alcoolisées tout en s'alimentant d'une façon insuffisante ; il suffit le plus souvent à l'Européen de quelques mesures d'hygiène pour rester indemne de tout paludisme.

On a dit, également à tort, que dans ces mêmes États le

travail manuel était interdit aux Européens, qu'ils ne pouvaient ni s'acclimater, ni travailler, qu'ils ne doivent être là, qu'éducateurs ou chefs. Certes ! ce rôle leur convient mieux, mais partout, nous avons vu des Européens travailler comme en Europe sans tenir compte des heures de canicule, ce qui est certainement une imprudence. Même dans les régions réputées insalubres, telles que les rives du rio Madeira dans la partie où l'on construit le chemin de fer du Madeira au Mamoré, dans ces forêts où le remuement des terres occasionne pourtant la fièvre paludéenne, ce sont les ouvriers italiens et espagnols qui fournissent aujourd'hui la meilleure main-d'œuvre.

Espirito Santo, malgré sa petite superficie, mais grâce à la grande fertilité de son sol et à la considérable valeur de ses forêts ; Bahia, avec ses magnifiques plantations de cacaoyers et de tabac, ses richesses minérales si variées ; Pernambuco avec ses immenses champs de canne à sucre, ses multiples raffineries qui approvisionnent de sucre presque tout le Brésil, ses plantations de coton, sont à notre avis les États les plus riches et les plus susceptibles d'un développement prochain. Toutefois nous avons trouvé que ces États, comme leurs voisins d'ailleurs, avaient bien peu progressé pendant ces dernières années. La construction de ports et de quais de débarquement à Victoria, Bahia et Pernambuco (ces deux derniers en construction), va heureusement, dans un avenir prochain, changer la face des choses en fournissant à ces États un outillage commercial moderne qui augmentera et facilitera grandement leurs transactions.

Depuis Bahia, pourvu d'une baie splendide, les États du nord du Brésil semblent en général se ressentir du manque de bons ports, alors que ceux-ci sont si abondants au sud. Ce fait est d'autant plus regrettable, que la vie de tous dépend directement de la mer. On peut en quelque sorte, pendant un certain temps encore, considérer ces États comme autant d'îles virtuelles, chacune isolée du reste du pays, d'un côté par la mer, et de l'autre par le sertão (1) inculte et inex-

(1) Mot signifiant : terre de l'intérieur peu explorée et peu exploitée.

plaité. Le littoral est le poumon de ces États; par là, ils respirent la brise forte de l'Océan qui leur permet l'échange de leurs produits et la communication avec le monde extérieur.

La fondation de la plupart de ces ports, que l'on ne choisirait plus aujourd'hui, date de l'époque coloniale, où en raison des petits navires au faible tirant d'eau employés, la navigation au long cours se contentait de n'importe quelle rivière pour lui servir d'abri. C'est ainsi que furent constitués les ports d'Aracajú (Sergipe), Parahyba, du Rio Grande do Norte, de Ceara, Piauhy, Maranhão, etc. Ce dernier est toutefois le port le plus sûr, le plus abrité, celui qui pourrait rendre le plus de service de toute la côte nord, si les sables amenés par l'Océan ne diminuaient pas chaque jour sa profondeur.

Le peu de progrès réalisés par certains États, est certainement dû au trop grand nombre de nègres qui s'y sont concentrés après l'abolition de l'esclavage; Bahia, Maranhão, Pernambuco et Rio, particulièrement les deux premiers, sont ceux où il en existe le plus. Grâce à la douceur du climat et à la fertilité prodigieuse du sol qui leur donne, presque sans travail, les quelques fruits, bananes, patates, et le manioc nécessaires à leur alimentation, ils peuvent paresser tout à leur aise, et, par leur indolence, retardent le développement du pays.

On peut considérer toutes ces régions comme des pays neufs où il y a beaucoup à faire, où tout capital, toute énergie, toute activité trouveront utilement à s'employer. Après quelque temps de séjour dans ces États et surtout après avoir pris contact avec cette population aux éléments si variés, nous nous sommes de plus en plus convaincu que, malgré ce qui a pu être dit et écrit, nous visitons des contrées presque ignorées et surtout négligées par le plus grand nombre de nos capitalistes, industriels et commerçants; un terrain presque vierge pour notre propagande commerciale et pour notre propagande intellectuelle, laquelle, heureusement, se fait sans nous. Nulle part, nous ne pouvons trouver un marché plus favorable; encore faut-il y aller: partout on ré-

clame nos produits, qui plaisent le mieux par leur bon goût et leur qualité, et que l'on préfère même avec une légère majoration. Les marchandises allemandes ne sont achetées qu'en raison de leur bon marché et parce que d'autres ne se présentent pas, mais surtout parce que les industriels et commerçants allemands accordent les plus grandes facilités à leurs clients, et savent répondre rapidement et clairement à leurs demandes d'informations, de prix ou d'échantillons.

Toutefois un renouveau d'initiative se manifeste parmi nos industriels et négociants et nous avons eu la satisfaction de rencontrer dans les diverses capitales du littoral nord, et surtout dans les États amazoniens des représentants français paraissant fort bien choisis qui faisaient de brillantes affaires. En Amazonie cependant, le commerce français ne se développe pas comme il le devrait et le pourrait dans cette région qui progresse très rapidement. A Pará et à Manaus, nous plaçons surtout des conserves de toutes sortes, des vins, des liqueurs variées, de la parfumerie, mais en ce qui concerne les étoffes légères, le blanc, tissus divers et dentelles, nous nous laissons concurrencer par les produits belges.

Nous le répétons, il y a beaucoup à faire dans les États du nord du Brésil, en particulier dans ceux d'Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, dont une partie de la capitale va être incessamment bouleversée par la pioche des démolisseurs pour la convertir en ville moderne, et dans l'Amazonie. Dans l'aperçu sincère et simple que nous donnons des ressources et de la vie de ces États, nous ne voulons pas faire de propagande en faveur du Brésil, mais être utile aux intérêts de la France en montrant à nos industriels, négociants et colons agriculteurs, qu'il y a dans ces régions, plutôt négligées, un immense champ d'action pour les grandes et les moyennes entreprises soigneusement étudiées.

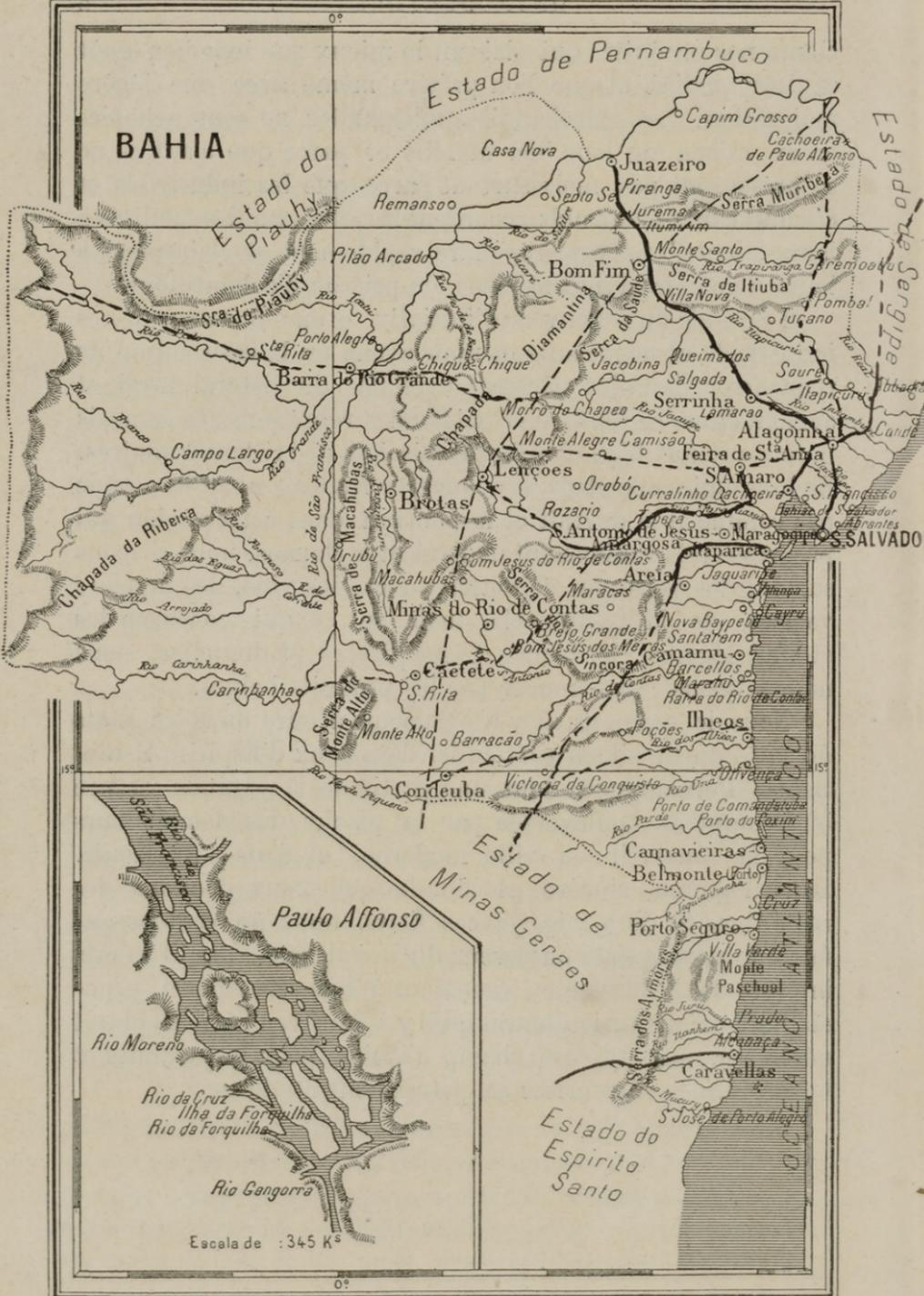
P. W.

**BAHIA**

Estado de Pernambuco

Estado do Piahy

Estado de Sergipe



Escala de : 345 K<sup>s</sup>

Estado de Minas Geraes

Estado do Espirito Santo

S. SALVADOR

Paulo Alfonso

Rio Moreno

Rio da Cruz  
Ilha da Forquilha  
Rio da Forquilha

Rio Gangorra

# ÉTAT DE BAHIA

---

## CHAPITRE PREMIER

I. Aperçu descriptif. — II. Climat. — III. Bahia, ville basse — IV. Bahia, ville haute. — V. Tramways, corbillards électriques et enterrements express. — VI. Prix de la vie. — VII. La population de couleur à Bahia, indolence et fécondité. — VIII. Le port de Bahia, construction de quais et de docks. — IX. Les chemins de fer de l'État. — X. Exploitation défectueuse, navigation sur le littoral. — XI. Le fleuve São Francisco, ses chutes et les cataractes « Paulo Affonso ». — XII. — Autres fleuves. — XIII. Navigation fluviale du São Francisco. — XIV. De Joazeiro à Pirapora.

I. — De l'Espírito Santo nous nous rendons à Bahia par la voie maritime; elle seule, ou peu s'en faut, permet les communications avec les divers États du Nord-Est, à peu près régulièrement assurées sur toute la côte par l'importante Compagnie de navigation brésilienne le *Lloyd Brasileiro*. Malheureusement, le *Brazil*, vapeur de cette Compagnie sur lequel nous prenons passage, ne touche à aucun des ports du littoral sud de Bahia, où se trouvent quelques villes importantes et les territoires les plus cultivés et les plus peuplés de l'État. Nous devons donc revenir en arrière pour visiter les villes de Valença, Camamú, Ilheos, Cannavieras, Belmonte, etc., au moyen de la *Companhia Bahiana*; les chemins de fer ne sont pas nombreux dans l'État de Bahia. De Rio de Janeiro à Bahia le trajet se fait en trois jours, le prix du passage est de 90 milreis (1) en première classe.

L'État de Bahia, une des plus vieilles provinces du Brésil

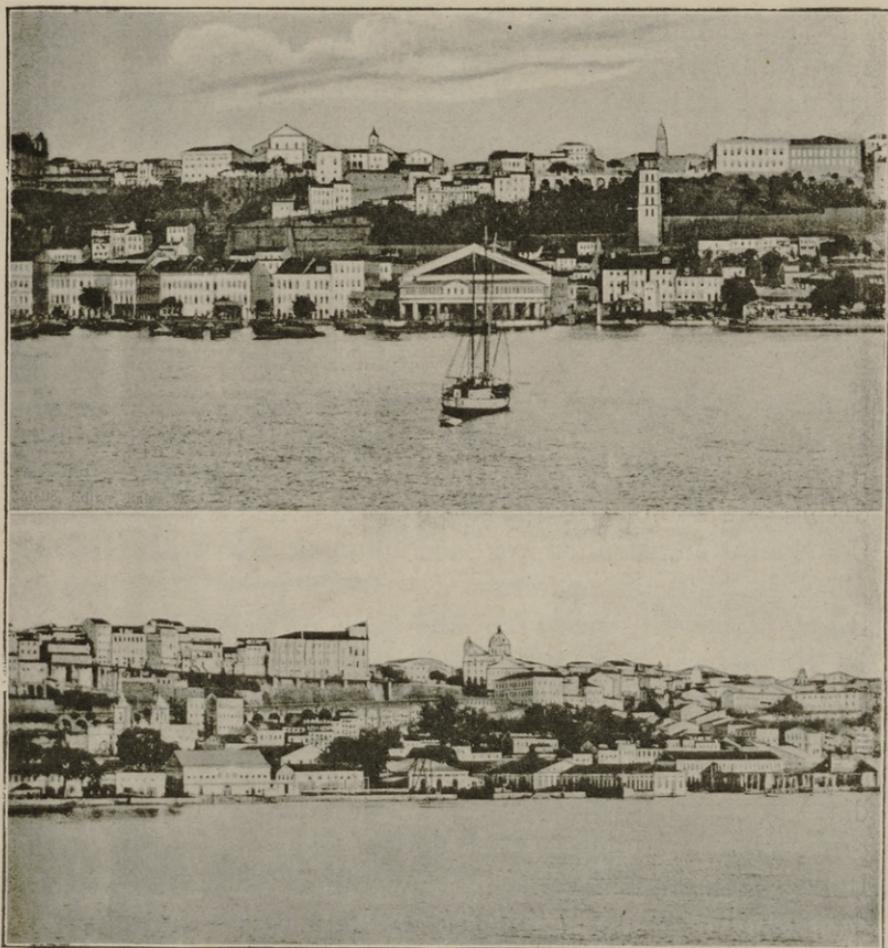
(1) Milreis 1 fr. 65 ; mille milreis font un conto valant 1.650 francs au change actuel (mai 1912).

colonial, occupe une position intermédiaire qui en fait en quelque sorte un État-tampon entre les États du Nord et ceux du Sud. Sa superficie de 426.427 kilomètres carrés lui donne le septième rang pour l'importance territoriale; il est, après Pará, l'État possédant le plus vaste littoral, l'Océan baigne en effet ses côtes sur une longueur d'environ 1.000 kilomètres. Sa population peut actuellement être évaluée à 2.500.000 habitants.

Les États de Sergipe, Alagoas, Pernambuco et Piauhy, limitent Bahia au Nord; au Sud, il est borné par Minas Geraes et Espirito Santo; à l'Ouest par Goyaz et Minas Geraes; à l'Est, par l'Océan et Sergipe. La frontière est formée entre ce dernier État et Bahia par le petit rio Real et par une ligne en partie conventionnelle qui va rejoindre le rio São Francisco en aval de la célèbre cataracte de *Paulo Affonso*. En amont de ces chutes, le grand fleuve sert de limite commune aux États de Bahia et de Pernambuco jusqu'à une petite distance au delà de Joazeiro. Plus loin, la frontière va rejoindre la serra de Piauhy, puis se continue par d'autres montagnes à peu près inexplorées qui bornent à l'Est l'État de Goyaz. La configuration du territoire de Bahia est en général accidentée et montagneuse non loin du littoral; l'intérieur, sillonné de nombreuses rivières, est également assez montagneux; il présente cependant un grand nombre de plaines et de beaux plateaux. Le littoral est bordé de quelques belles baies qui forment autant de ports naturels.

II. — Le climat n'est pas partout le même dans l'État de Bahia : sur la côte, il est tropical, chaud et humide (les variations de la température sont à peine de 10°), modéré par la brise de mer qui souffle l'après-midi et celle de terre qui souffle le matin. Dans le Sud, la température maximum est de 35 à 36° et la moyenne de 24°. A l'intérieur, les grandes chaleurs sont rares; la température est douce et agréable, il y a des endroits comme Jacobina, Conquista, Maracas, Monte Alto, Feira de Santa Anna, Caeteté, Morro do Chapéo où elle ne dépasse pas 28° en été et 16° en hiver; le climat est alors comparable à celui de quelques pays du Sud de l'Europe.

Sur le littoral, Itaparica doit être considéré comme un véritable sanatorium naturel. On peut distinguer à Bahia deux saisons à peine délimitées par une légère variation de tem-



BAHIA. — Deux aspects de la ville vue du port.

pérature, la différence consiste surtout dans la fréquence et l'intensité des pluies. L'été, qui règne de novembre à mars, est la saison des pluies dites de *trovão* (tonnerre); l'hiver se manifeste d'avril à octobre, c'est la saison pendant laquelle les vents du Sud et du Sud-Est sont les plus fréquents, particulièrement sur une bande littorale large de 200 kilomètres

environ. Dans la zone centrale de l'intérieur, les deux saisons apparaissent plus nettement tranchées que sur le littoral, l'hiver étant plus frais et sec, et l'été en général fort pluvieux.

Sauf divers points des rives du São Francisco et de quelques autres rivières où la fièvre intermittente fait son apparition à certaines époques, l'état sanitaire est généralement satisfaisant sur le littoral; quant à la zone du sertão (1), elle jouit à bon droit d'une bonne renommée de salubrité. La fièvre jaune qui de loin en loin a fait de courtes apparitions dans quelques vieilles villes du littoral où les conditions d'hygiène publique laissent à désirer, n'a jamais pénétré dans l'intérieur.

III. — Bahia ou São Salvador (da Bahia de Todos os Santos), aujourd'hui capitale de l'État, a été depuis 1549, année pendant laquelle elle fut fondée par Thomé de Souza, jusqu'en 1763 la capitale du Brésil. Grâce à sa population de plus de 280.000 habitants, c'est la troisième ville de la Confédération, venant après São Paulo qui lui a ravi la seconde place. La ville, qui est située à 1.300 kilomètres environ de Rio de Janeiro, s'étend en une belle et grande courbe de 18 kilomètres sur le côté oriental de la baie de Tous-les-Saints; elle occupe trois plans successifs sur les vertes collines qui dominent la baie, elle se divise en *cidade baixa* ou ville basse et *cidade alta* ou ville haute. La ville basse, dans la partie centrale de laquelle se trouve concentré le grand commerce, borde toute la côte depuis la péninsule de Itapagipe au phare de la Barra, et de là jusqu'aux plaines de Ondina et de Rio Vermelho, qui continuent le long de la plage vers les terres déjà éloignées de Pituba et de Itapoan, futurs et lointains faubourgs de la capitale. Cette partie de la ville, la plus anciennement construite, offre un aspect assez peu engageant avec ses rues étroites mal pavées; dans le centre, de hautes maisons empêchent la circulation de l'air et dans l'après-midi la chaleur y est fatigante.

(1) Le mot *sertão* désigne les zones lointaines de l'intérieur du pays toujours peu peuplées et inexploitées, coupées par des espaces couverts de brousse et par de grandes forêts.

Plus loin, s'étendent des rues plus vieilles, plus étroites encore, plus sales en quelque sorte, où la salubrité et l'hygiène laissent à désirer, en raison d'une population plus dense, composée des classes inférieures et pauvres, qui loge trop nombreuse dans des maisons, les unes basses, les autres plus ou moins élevées, mais toutes sombres, humides et sans lumière. Il ne faut donc pas s'étonner si quelques cas de fièvre jaune et de variole se manifestent de temps à autre dans la période des grandes chaleurs dans cette partie de la ville basse, principalement dans les quartiers de Conceição da Praia, Pilar et da Sé, qui s'étendent le long du rivage. Grâce aux efforts du gouvernement et de la municipalité, les cas ne sont pas nombreux, et cette maladie ne prend jamais le caractère d'épidémie, mais cela suffit pour faire donner à la ville une réputation exagérée d'insalubrité. Ces dangers ne vont pas tarder à disparaître avec l'achèvement des travaux du port actuellement en cours qui permettront la transformation et l'agrandissement de cette partie de la ville.

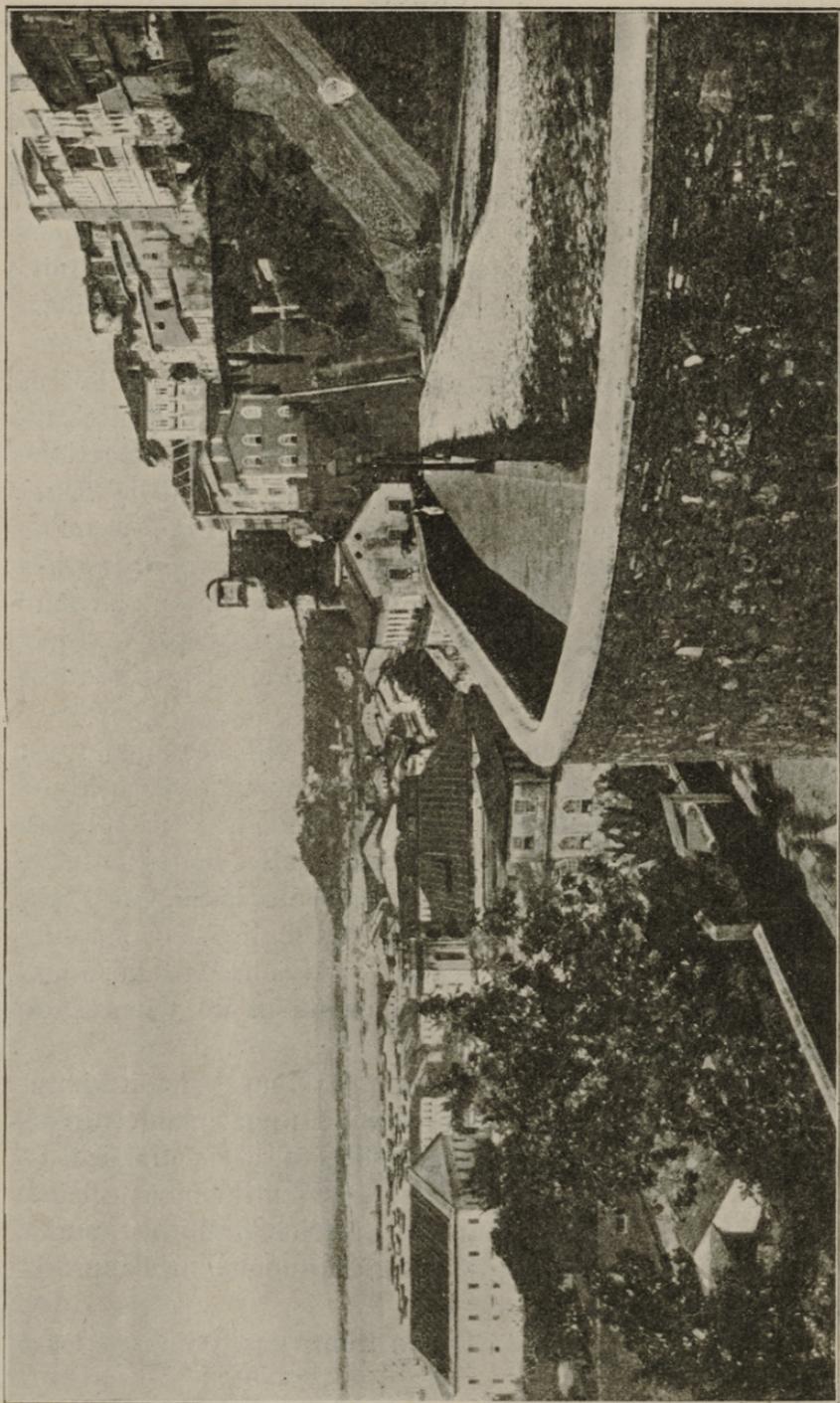
Quoiqu'il arrive, la ville basse restera toujours la ville du commerce ; actuellement l'activité commerciale se concentre dans les rues : Barão Homen de Mello, do Commercio et autres, très courtes, qui y débouchent et où on remarque déjà quelques constructions modernes. Dans les premières, on aperçoit un grand nombre de magasins fort bien approvisionnés dont quelques-uns exhibent de beaux étalages. Le plus grand nombre appartient à des étrangers : Portugais, Anglais, Allemands, Français et Italiens. C'est dans la partie basse que les voyageurs doivent rechercher, dans les rues que nous venons d'indiquer, l'Hôtel des Postes, la station centrale des Télégraphes terrestres, du Télégraphe sous-marin, les banques, les agences des Compagnies de navigation, d'assurances, la Douane, la plupart des consulats, les rédactions des principaux journaux sauf deux, trois marchés, dont le plus important et le plus vaste est celui *do Ouro*, la gare du chemin de fer de Bahia au São Francisco, un grand nombre d'établissements industriels, beaucoup d'écoles publiques et particulières, diverses places, etc., etc.

IV. — La ville haute est édifiée sur les plateaux de quel-

ques collines, à 60 mètres d'altitude au-dessus de la baie; elle s'étend depuis les quartiers da Sé, da Graça et du rio São Pedro, jusqu'au district de Santo Antonio et celui de Nazareth. Entre les deux villes existe une zone intermédiaire de plus de 40 mètres de hauteur qui, vue de la baie, se détache en une longue bande de verdure. La ville basse et la ville haute, centres extrêmement populeux, sont reliées entre elles par deux ascenseurs électriques dont l'un est pourvu d'une tour en maçonnerie de 60 mètres de hauteur, par deux plans inclinés à traction à vapeur et par plusieurs rues aux pentes fortement accentuées. Parmi ces dernières, on note la rue *do Morro* qui s'achève sous le nom de Barão Homen de Mello, construite en partie sur des arcades de pierre, assez large et assez longue pour côtoyer l'énorme falaise, avec une pente d'une faiblesse relative; elle sert surtout aux transports à l'aide de petites charrettes spéciales à la ville. Ces voitures, tirées par de petites mules, sont des plus rudimentaires; elles sont formées d'un cadre presque carré, monté sur des essieux portés par une paire de roues, le fond en est composé par une sorte de filet de grosses cordes en fibres.

La ville haute, qui se divise en deux parties, est tout à fait salubre (1); elle s'étend fort loin vers l'intérieur, ses principales rues, parmi lesquelles les rues de Chile, où se trouvent les principaux magasins de nouveautés, São Pedro, das Mercês, etc., commencent à être envahies par le commerce de détail. Les maisons d'habitation y sont moins élevées que dans la partie basse, l'espace ne manquant pas; plusieurs sont de construction moderne et bâties avec goût, mais en général c'est le vieux type disgracieux des constructions coloniales portugaises qui domine encore dans la plupart des quartiers. Les principaux hôtels: « de Paris » et « Sul America », qui laissent encore fort à désirer, s'élèvent près de la place Castro Alves, au commencement de la rue São Bento. C'est dans la ville haute que se trouvent les principaux édifices publics. Sur la face droite de la vaste place qui s'étale à la sortie du grand ascenseur, on voit le palais du Gouverne-

(1) Le chiffre officiel de la mortalité donne 1,8 p. 100, nous croyons qu'en ce qui concerne la ville basse, ce chiffre doit être de 2,6.



BAHIA. — Vue de la ville basse et du port, prise du haut de la rampe.

ment, en face le Paço Municipal, bel édifice dans l'aile droite duquel fonctionne la Chambre des députés; le palais da Piedade qui abrite d'un côté le Tribunal supérieur de l'État, de l'autre le Sénat.

Sur divers points de la ville haute, on remarque encore : la caserne et la forteresse *da União*, les théâtres *São João* et *Potytheama*; l'Académie de Médecine, la Faculté de Droit, l'École Polytechnique, le Lycée des Arts, le Lycée, le Collège 7 de septembre, le Lycée S. Salvador et divers autres établissements d'enseignement très fréquentés, car les lettres sont fort en honneur à Bahia, ce qui fait que cette ville partage, avec Maranhão, le titre d'Athènes du Brésil. Mentionnons encore sept grandes places qui sont autant de vastes parcs. La deuxième zone de la ville haute forme ce qu'on appelle le Centre et Extérieur, ce sont des faubourgs s'étagant au sommet de quelques coteaux ou morros et au fond de petites vallées au milieu d'une végétation tropicale. On y remarque la vaste lagune, appelée le *Dique*, qui est de toute beauté.

Il va sans dire que Bahia, vieille ville coloniale, est remplie d'églises et d'anciens couvents; la Cathédrale, ancienne église des jésuites, est entièrement construite en marbre importé d'Europe; on y remarque les belles boiseries du clocher; le couvent et l'église São Bento, la Sé, São Francisco, Bomfim. Malheureusement, ces églises, comme les quatre-vingt-cinq (1) autres édifices religieux de Bahia, sont trop surchargées d'images, d'ornements et de dorures du plus mauvais goût.

La ville possède encore, outre un cabinet d'histoire naturelle, des archives et une bibliothèque remarquable, divers établissements d'assistance dont l'Hôpital de la Miséricorde.

Bahia, ville haute et ville basse, est entièrement éclairée au gaz, et en partie seulement à l'électricité; elle est munie d'une canalisation d'eau dont on va augmenter l'approvisionnement.

V. — Un excellent service de tramways, comparables à

(1) Ce chiffre dépasse la centaine avec les chapelles des faubourgs.

ceux de Rio de Janeiro et de Pará (qui sont considérés comme des modèles), dessert dans tous les sens l'énorme superficie couverte par la ville, jusque dans les faubourgs les plus éloignés de Barra, Ondina et Rio Vermelho. Deux entreprises se partagent ce service de transport suburbains, ce sont : la *Bahia Tramway Light and Power*, la puissante Compagnie canadienne dont nous avons déjà parlé pour Rio de Janeiro et São Paulo, qui est concurrencée à Bahia par la Société Gaffrée, Guinle et C<sup>ia</sup> sous le nom de *Linha Circular*.

Grâce à cette entreprise de tramways, on a pu inaugurer à Bahia un service d'enterrement express, rapide et pratique à l'aide de corbillards électriques.

Tout comme dans certaines villes des États-Unis, on pense à Bahia que la mort est une chose trop triste pour en donner le lugubre et trop long spectacle et qu'il faut y penser le moins possible, aussi a-t-on cherché le moyen le plus rapide d'enterrer les morts. La Compagnie qui assure le service de la ville haute et faubourgs, a fait construire des voitures électriques spéciales pour conduire aux cimetières, très éloignés, les personnes qui habitent sur ou à proximité de ses lignes. L'extérieur de ces corbillards est paré comme les corbillards ordinaires d'ornements de deuil, mais d'une façon plus sobre. La voiture est divisée en deux parties; dans la première, celle de l'avant, on place la bière, les fleurs et couronnes et le maître de cérémonies; dans la partie arrière monte la famille. Il y a aussi d'autres voitures destinées aux invités.

Ces corbillards électriques suivent la même voie que les autres tramways; ils se rendent du dépôt le plus proche à la maison mortuaire, font une halte de quelques minutes, et de là se dirigent directement vers les cimetières; c'est dans les églises qui les avoisinent qu'ont généralement lieu les services religieux.

On voit, par ce procédé, que la cérémonie funèbre se fait très rapidement et qu'il y a loin de ces enterrements express, aux convois si lents et si solennels de nos pays où tout le monde suit à pied ou en voiture au pas. Bahia est la seule ville du Brésil où nous avons pu noter l'existence de corbil-

lards électriques. A Rio et dans toutes les autres grandes villes, les obsèques se font à l'aide de voitures presque analogues aux nôtres, sauf qu'elles sont surchargées de dorures suivant les classes, et parfois jusqu'à l'exagération. Il y a naturellement des corbillards électriques de différentes classes, le prix d'un enterrement express varie de 100 à 500 et 1.000 francs, suivant la classe et le nombre des voitures. Toutefois le service est gratuit pour les personnes indigentes.

VI. — La vie matérielle est relativement chère à Bahia, la vie à l'hôtel ne coûte pas moins de 10 milreis par jour, sans vin; les loyers sont également élevés, un appartement de quelques pièces coûte 150 milreis et plus. La viande fraîche 700 reis le kilo (1 fr. 15) sans distinction de morceau, la *carne secca* ou *charque* (viande salée et séchée) 1 milreis; le pain, 700 reis le kilo; le poisson ne coûte pas moins de 1.500 à 2.600 reis le kilo, alors que la mer et les rivières sont extrêmement poissonneuses; une petite langouste, à cause de son abondance, ne coûte que 600 reis, moins d'un franc. Le fromage, suivant qualité et origine, coûte de 2.500 à 4.500 reis (4 à 7 fr. 15); l'huile, 2 milreis le demi-kilo; le beurre danois, en boîte de 7 livres, 17 milreis; le sucre du pays, 500 reis (0 fr. 80) le kilo; le sel fin 600 reis et le sel ordinaire 300 reis les trois quarts de kilo. Le vin de Bordeaux ordinaire, dont il existe depuis peu un excellent dépôt à Bahia, s'y vend par quantité à raison de 600 reis (0 fr. 95) la bouteille. Le pétrole se paie 4.800 reis le bidon de 16 litres; le gaz d'éclairage 400 reis (0 fr. 65) le mètre cube, pour la cuisine 200 reis. Les pommes de terre se vendent le prix exorbitant de 5 à 600 reis le kilo; quant aux autres légumes, ils sont d'autant plus chers qu'il en vient peu sur les marchés.

Les enceintes de la ville sont cependant d'une fertilité dont rien n'approche, mais la population des environs, composée en grande majorité d'hommes de couleur, est d'une indolence déconcertante; c'est une des raisons de la cherté de la vie.

VII. — Bahia est un des trois États où il existe le plus d'habitants de race noire, qui s'y sont concentrés après l'abolition de l'esclavage; ils y étaient déjà fort nombreux, en

raison de sa position géographique relativement à la côte de Guinée et de la main-d'œuvre exigée par ses diverses cultures. Grâce à leurs qualités prolifiques, et malgré la vie relativement pénible à laquelle ils étaient astreints, leurs descendants sont aujourd'hui en grand nombre. Les blancs qui toutefois constituent, peut-être encore, la majorité, exercent à peu près les principales fonctions, quoiqu'il n'existe pas au Brésil de préjugé de race. Mais comme nous l'avons dit,



BAHIA. — Place du Gouvernement.

cette population d'origine portugaise, encore croisée avec des fils du pays de différentes nationalités européennes, est très intelligente et studieuse, et elle a fourni à l'Union quelques hommes d'État de valeur, des personnalités remarquables dans le monde des lettres, des sciences et des arts.

Comme partout au Brésil, la population des classes inférieures est en général douce, pacifique, amie de l'ordre et surtout, hospitalière. Si une partie des habitants de race métissée, par les multiples croisements entre blancs et noirs, voire des aborigènes qui tendent aujourd'hui à disparaître, constitue un type fort, intelligent et quoique indolent apte

à tous les travaux, la population de race noire presque égale en nombre aux deux premières, ne nous semble contribuer que très faiblement à la prospérité de l'État.

Maintenant qu'ils sont libres et... électeurs, les nègres, les patients d'autrefois, sont devenus des personnages avec lesquels il faut compter, des seigneurs à l'épiderme et à l'esprit chatouilleux; les propriétaires et patrons sont aujourd'hui les patients, et ils doivent attendre le bon vouloir de leurs travailleurs de couleur. Ces derniers, ce n'est nouveau pour personne, travaillent avec une indolence excessive, que chez nous on qualifie de paresse. D'autre part, à certains jours, le lundi par exemple, après une nuit passée à boire, chanter, danser et surtout causer à tue-tête, ils se couchent dans un coin de chantier, de plantation, ou au fond d'un magasin; ils y dorment dix, douze heures et parfois plus à la file. Le patron doit alors fermer les yeux et laisser couler l'eau s'il veut conserver ses travailleurs. Un grand nombre de noirs ne veulent se soumettre à aucun travail régulier; ils vaguent par les rues, vivant de quelques patates, de bananes et autres fruits. Partout, en dehors de la ville, ils trouvent facilement un endroit où édifier en quelques heures une case, une hutte pour s'abriter; encore n'en est-il pas toujours besoin. Mais, quand la misère devient trop grande, ils se décident à se livrer pendant quelques jours à un travail productif, pour vivre sans travailler des semaines entières ou se livrer à quelques beuveries avec l'argent gagné. Ils se contentent de peu, de patates douces et bananes, de riz, feijões (haricots noirs) et farine de maniôc, tous aliments pas coûteux; leur plus grand idéal est de ne rien faire absolument et de paresser au soleil, sur les quais, trottoirs, ou sur le pas de quelques portes; leur plus grand plaisir consiste à boire de la *cachaça* (eau-de-vie de canne), à figurer dans quelques fêtes et à faire partir des *foguetes* (pétards) dans les processions qu'ils affectionnent tout particulièrement. Le cortège de ces cérémonies est, dans la majorité des cas, presque exclusivement formé par la population de couleur.

Les naturalistes répètent souvent que la race noire disparaît peu à peu, là où les blancs sont en majorité; il ne

semble pas que ce fait soit exact, surtout aux États-Unis et au Brésil, dans les États que les nègres ont adoptés. Les femmes noires sont fécondes et, quoique par ignorance et apathie elles ne prennent pas tous les soins nécessaires de leurs rejetons (la mortalité infantile est en effet chez eux considérable), il leur en reste encore beaucoup; comme ils ont une excellente santé et une robuste constitution, ils pourraient, s'ils le voulaient, fournir une excellente main-d'œuvre.



BAHIA. — Rampe conduisant à la ville basse.

Aux États-Unis pourtant, un grand nombre savent se créer de bonnes situations sans doute par émulation et par nécessité en cultivant des plantations, comme artisans, voire comme industriels et commerçants.

VIII. — Le port de Bahia est généralement considéré comme un des plus vastes et des plus beaux du monde; il est formé par une baie immense qui mesure 25 milles du Sud au Nord, et 20 milles dans sa plus grande largeur. Son entrée, qui a plus de 5 kilomètres de large, est fermée d'un côté par le cap São Antonio, où il existe un phare, et de l'autre par l'île de Itaparica, celle-ci sur une longue étendue est bordée

par une ligne de bas-fonds. La profondeur d'eau dans ce chenal varie de 23 à 40 mètres. Au Sud et à un mille du cap São Antonio se trouve le bas-fond du même nom, qui laisse entre lui et la terre un petit chenal de 15 à 16 mètres de profondeur. Certains navires venant du Nord suivent ce chenal pour abréger la distance, mais à cause de quelques sinistres qui y survinrent, la plupart des navires contournent le bas-fond et entrent dans la baie par la grande passe, car tout autour de ce bas-fond, on trouve des profondeurs de 30 à 36 mètres. A partir de l'entrée de la baie, la profondeur passe successivement de 30 à 25 et 15 mètres. Dans le port marchand elle est de 10 à 12 mètres. Le port de Bahia est très sûr ; la mer n'y est agitée, en raison de la largeur de l'entrée, que par les vents du Nord-Ouest et du Sud-Ouest.

Malgré l'importance de ce port qui est visité par plus de 1.300 navires au long cours et un nombre égal d'embarcations de tous tonnages au petit cabotage, ce n'est que depuis quelques années qu'on s'est préoccupé d'améliorer ses conditions et de le munir d'un outillage moderne.

Actuellement, il ne dispose encore ni de quais, ni d'appareils pour l'accostage, le chargement et le déchargement des navires ; ces deux opérations s'effectuent au moyen de transbordements lents et coûteux, au grand préjudice du commerce.

En 1892, une compagnie brésilienne procéda à des études du port qui furent approuvées par le Gouvernement Fédéral ; toutefois ce ne fut qu'en janvier 1907 que le devis définitif fut adopté. Ces travaux confiés par la compagnie concessionnaire *Internacional de Docas et Melhoramentos do Brazil* à une entreprise française, sont évalués à environ 65 millions de francs ; commencés le 10 mai 1907, ils se poursuivent avec une certaine activité. D'après les plans, ces travaux doivent comprendre :

1° La construction de trois brise-lames ; le brise-lames extérieur du Sud, le brise-lames extérieur du Nord et un brise-lames intérieur ; 2° la construction de deux murailles de quai de 6<sup>m</sup>,50, et une autre de 9<sup>m</sup>,50 ; 3° l'établissement d'un terre-plein derrière les murailles des quais et le quai

d'assainissement, pour la construction de la zone des quais, l'établissement de rues, et la conquête de terrains pour constructions; 4° l'édification de magasins avec les appareils nécessaires pour marchandises et matières inflammables, des abris pour dépôt de charbon; 5° la fourniture et la pose de voies ferrées et de grues pour le service des quais du port, et des magasins; 6° construction d'une rampe pour chargement et déchargement de bois, d'une cale sèche, ou établissement d'un bassin flottant pour la réparation des navires; l'installation d'un phare au sommet nord du brise-lames du Nord, etc., etc.

Ces travaux doivent être complètement achevés dans l'espace de huit ans, c'est-à-dire en 1915, ils seront d'une importance considérable pour le développement économique de la ville et de l'État. La ville basse verra alors ses conditions sanitaires grandement améliorées, car des transformations importantes seront opérées dans la vieille ville commerciale, qui se trouvera dotée de nouvelles et importantes constructions, grâce aux terrains qui seront pris sur la mer. Le commerce de la ville gagnera beaucoup à ce que les grands transatlantiques accostent facilement; même pour quelques heures les passagers pourront débarquer et visiter la ville, chose qu'ils hésitent à faire dans les conditions actuelles, en raison de la perte de temps et des frais.

L'achèvement des quais entraînera dans la ville basse des travaux importants, en prévision desquels nos capitalistes industriels et entrepreneurs devraient se préparer. La construction d'un ou deux hôtels, vastes et munis du confort moderne, l'un dans la ville basse transformée, l'autre dans la ville haute, serait une affaire fructueuse et sans aléas. Les hôtels actuels regorgent de voyageurs, et cependant, nous l'avons dit, ils manquent du plus élémentaire confort, même de l'indispensable.

Parmi les ports de l'État de Bahia qui méritent une mention spéciale, figurent Camamu, Ilhéos, dont le mouillage intérieur atteint 10 mètres de profondeur, Cannavieras, Santa Cruz nommé aussi Cabralia, Porto Seguro et Caravellas, dont le mouvement n'est pour l'instant guère supé-

rieur à 15.000 tonnes, mais qui augmentera beaucoup par suite du développement que prennent les zones littorales qui en sont tributaires ; ce qui leur manque surtout c'est un service de navigation assuré et régulier, celui-ci leur a fréquemment fait défaut jusqu'en ces derniers temps.

IX. — Parmi les États qui composent la vaste Confédération brésilienne, il n'en est pas de plus riche et de plus fertile que celui de Bahia, et cependant cet État n'a guère progressé pendant ces dernières années parce qu'il manque encore de voies de communication pour drainer vers la côte les produits de ses principales zones cultivées ; il a été gêné par l'affaissement des prix de quelques-uns de ses produits, tels que le café et le cacao, enfin comme nous l'avons dit par l'apathie d'une grande partie de la population qui aurait besoin de stimulation ou de l'infusion d'un sang nouveau.

Pour un territoire d'une superficie presque égale à celle de la France, Bahia n'a guère que 1.500 kilomètres de voies ferrées divisées en huit lignes, dont une au moins parmi les plus petites ne semblait pas indispensable ; les autres auraient besoin pour servir utilement au développement de l'État, d'être reliées à une ligne-tronc, ce qui est d'ailleurs le but du gouvernement. Pour le moment, les lignes suivantes sont en exploitation :

1° « Chemin de fer de Bahia au São Francisco », allant de Bahia à Alagoinhas ; ce tronçon fut le premier construit dans l'État, il fut inauguré en 1860, et possède une extension de . . . . . K. 123.340

2° Le « Chemin de fer du São Francisco » continuation tardive du précédent, allant de Alagoinhas à Joazeiro sur le fleuve São Francisco ; la longueur du parcours est de . . . . . K. 452.310

3° Le « Chemin de fer central de Bahia », allant de São Felix à Machado Portella et à Bandeira de Mello, et de Cachoeira à Feira de Santa Anna ; avec ses embranchements la longueur totale de cette voie est de . . . . . K. 316.600

4° Le « Chemin de fer de Nazareth » ; cette ligne comprend le parcours de l'ancien Tram-Road, de

Nazareth à Amargosa, c'est-à-dire 99 kilomètres; le chemin de fer de São Miguel, comprenant l'embranchement de São Miguel à Mutum, soit un parcours total de . . . . . K. 157.656

auxquels viennent se joindre une trentaine de kilomètres achevés du prolongement en construction de Areia à Jequié qui aura une longueur de K. 127.500

5° Le « Chemin de fer de Bahia à Minas »; comme son nom l'indique, cette ligne dessert différents centres des États de Bahia et de Minas Geraes. De Ponta de Areia (Caravellas) à Aymorés, frontière de l'État de Bahia, il y a . . . . . K. 142.400  
 et d'Aymorés à Theophile Ottoni (Minas Geraes). K. 233.870  
 soit un parcours total de . . . . . K. 376.270

6° Le « Chemin de fer de Santo Amaro »; cette ligne va de Santo Amaro au Jacú et possède deux petits embranchements d'une longueur totale de K. 48.600 destinés principalement à desservir les usines à sucre de la région.

7° L'embranchement de Timbo va de la station d'Alagoinhas à Timbo, longueur . . . . . K. 82.588

Cette ligne comporte un prolongement actuellement en construction de Timbo à la frontière du petit État de Sergipe, en passant par Estancia et Aracajú.

8° Le « Chemin de fer Centre-Ouest » part de la station d'Água Comprida, au kilomètre 28 du chemin de fer du São Francisco, il aboutit à Candeias, 28 kilomètres plus loin; une seconde section de 24 kil. 560 relie ce dernier point au chemin de fer de Santo Amaro, soit une extension de . . . K. 52.560

Ces deux dernières lignes laissent un déficit, la première de 75.000 francs environ, parce qu'elle est inachevée, la deuxième d'une somme à peine inférieure, malgré les économies du trafic dont les dépenses sont réduites à leur plus simple expression. Ce résultat est dû à ce que le tracé de cette dernière ligne est on ne peut plus mal choisi; celui-ci part comme on l'a vu d'une gare appartenant à une autre ligne

à 28 kilomètres de la capitale, puis elle revient vers le littoral et après l'avoir parcouru sur une certaine étendue, va rejoindre Santo Amaro qui possède déjà des communications faciles et régulières avec la capitale de l'État.

Une neuvième ligne partant du port d'Ilhéos pour atteindre Conquista, à un peu plus de 701 kilomètres au Sud-Ouest, est actuellement en construction, mais les travaux se poursuivent avec une extrême lenteur.

X. — Le gouvernement de l'État de Bahia, qui n'a pas lieu d'être mécontent du service de ses voies ferrées de Nazareth et de Santo Amaro, semble éprouver des difficultés dans la grande vallée du rio São Francisco ; l'obstacle au développement de cette riche vallée, et à ses faciles communications avec la capitale, proviendrait du chemin de fer. Cette ligne possède en effet deux largeurs de voies différentes ; elle est exploitée par deux entreprises qui ont adopté des tarifs dont quelques-uns sont presque prohibitifs et d'autres si lourds qu'ils pourraient provoquer une concurrence de transports à dos de mulets.

Cet état de choses, qu'on nous a affirmé être exact, constitue une déplorable anomalie et une extravagance sans nom en matière de chemin de fer. Ainsi exploitée (1) cette ligne ne favorise en aucune façon le développement des relations économiques de l'État de Bahia par le São Francisco, avec l'intérieur du pays et celui des États de Pernambuco, Piahy, Maranhão, Goyaz et Minas. Cette situation ne peut manquer de s'améliorer avec l'unification technique et administrative et une raisonnable réduction des tarifs, mesures qui sont à l'étude et sur le point d'être appliquées (2).

Le gouvernement de l'État de Bahia a déjà engagé plus de 21.393 contos dans la construction des lignes qui lui sont

(1) Et cependant, les deux entreprises concessionnaires réalisent encore un bénéfice de 230 à 250 contos de reis !

(2) Le ministre des Travaux publics du Brésil vient de signer avec M. Bouil-loux-Laffont, représentant de banquiers parisiens, le contrat d'affermage et de concession du réseau fédéral des chemins de fer de l'Etat de Bahia avec divers prolongements qui porteront à près de trois mille kilomètres les lignes de cet Etat, lesquelles passent ainsi sous l'administration française. Les constructions à exécuter atteignent 170 millions de francs et seront payées en rente édérale.

propres et que, dans l'impossibilité de les exploiter utilement lui-même, il a affermées à des particuliers, au lieu d'en confier l'exploitation à des sociétés puissantes. Ces particuliers ne disposant pas, sans doute, des ressources nécessaires, ne donnent pas au trafic tout le développement, toute l'impulsion nécessaires, si bien que, quoique les recettes donnent un excédent sur les dépenses, celui-ci n'est pas toujours assez élevé pour assurer le paiement des intérêts du capital émis. Cette charge revient donc au gouvernement de l'Etat,



BAHIA. — Procession sur la place Castro-Alves.  
Au fond, le théâtre S. João.

qui a accordé une garantie d'intérêt à ces entreprises, et de ce fait le Trésor doit déboursier plus de 432 contos annuellement pour faire face à ses engagements, garantie d'intérêts et intérêts des obligations (apolices), émises pour l'achat ou la construction desdites lignes. Par suite de la diminution des revenus de l'Etat, cette charge qui ne pourrait être augmentée, en raison de la situation actuelle des finances, crée à l'administration de sérieux embarras et difficultés.

Les communications des territoires limitrophes du *recon-cavo*, ou tour de baie de Bahia, ainsi que celles des régions du littoral, sont assurées le mieux possible, mais d'une façon,

à notre avis, encore insuffisante, par les vapeurs de la *Navegação Bahiana*, propriété de l'État. Ces vapeurs, qui sont trop peu nombreux, desservent à peu près journellement le tour de baie de 180 kilomètres, et périodiquement, par diverses lignes, les villes de Santo Amaro, Cachoeira, São Felix, Nazareth, Itaparica et Valença, puis tous les ports du sud de l'État, et au nord Aracajú (Sergipe) et divers autres, jusqu'à Pernambuco. Les côtes de l'État de Bahia sont encore visitées par les vapeurs de différentes entreprises qui ont une escale dans la capitale. Des bateaux à voiles de types divers font aussi la navigation du reconcavo et le petit cabotage.

XI. — Bahia possède plus de quatre-vingts fleuves et rivières, dont quelques-uns méritent d'être signalés, en raison de l'importance des territoires qu'ils baignent et qu'ils peuvent aider à desservir.

C'est tout d'abord le majestueux São Francisco, surnommé le Nil brésilien, qui prend sa source dans la serra de Canastra, de l'État de Minas Geraes; son cours est de plus de 2.900 kilomètres, dont 1.332 dans le territoire de Bahia qu'il traverse du Sud au Nord. Il est navigable sur 1.638 kilomètres, dont 1.122 dans l'État de Bahia. Sur son parcours de Carinhanha (rio frontière de l'État de Minas) au Xingo, le São Francisco forme 334 îles, dont quelques-unes sont vastes et très fertiles, et un grand nombre de chutes. Parmi les plus importantes, nous mentionnerons, en raison de la valeur qu'elles peuvent acquérir dans l'avenir, utilisées comme facteur industriel, celles de *Sobradinho*, à 1.440 kilomètres des chutes de Pirapora, point terminus actuel du Chemin de fer central du Brésil et de la navigation sur le São Francisco; de *Caripos* à *Inhaums*, il y a 36 kilomètres de chutes et d'obstructions; à partir d'*Inhaums*, on trouve les sauts et cascades suivants, séparés par une distance de 30, 42 et 48 kilomètres : *Arapoa*, *São Felix*, *Aracapã*, *Pambú*, *Vargem Redonda*. A partir de cet endroit, le fleuve se rétrécit considérablement et forme les chutes : d'*Acora*, *Cannabrava*, *Rodellas*, *Sorabalé*, *Tacutiara* et *Taparica*. La navigation est alors impossible. 72 kilomètres plus loin se trouve une des plus belles catacates du monde, les catacates ou *cachoeiras*

de *Paulo Affonso*, situées entre les États d'Alagoas et de Bahia, à 400 kilomètres de cette dernière ville. Ces cataractes tombant de 85 mètres de hauteur, avec une décharge de 2.000 mètres cubes par seconde, pourraient donner une force de 1.200.000 chevaux-vapeur si elles étaient utilisées.

Le Brésil possédait déjà les plus grandes cataractes du monde, les chutes de l'Iguassú, dans l'État de Parana à la frontière argentine, dont nous avons parlé (1), ainsi que celles de l'admirable Salto de Guayra ou des Sete Quedas, sur le fleuve Parana. Ces merveilleuses beautés de la nature ne



BAHIA. — Rue de S. Pedro.

peuvent être comparées les unes avec les autres ; toutes possèdent leur caractère propre, par la variété des aspects et la singularité des contrastes ; et Paulo Affonso ne le cède à aucune autre.

Un peu avant les chutes, le fleuve se divise en de nombreux canaux, formant autant de rapides coulant à travers un dédale d'îles, d'ilots et de roches isolées.

Sauf en temps de crue, le saut principal de la grande cataracte ne se fait pas d'un seul jet ; l'eau tombe d'abord sur un relief à 10 mètres plus bas, puis sur un second 15 mètres en dessous, après quoi elle se précipite au fond de la crevasse.

(1) Consulter : *De l'Uruguay au Rio São Francisco*, page 308.

Pour former cette chute, les eaux du São Francisco pénètrent entre deux énormes murailles de granit, coulent tout d'abord sur un plan incliné, et ensuite elles se précipitent subitement, formant trois chutes imposantes. Lorsque le fleuve est en crue, il court dans quatre grands bras, séparés par de pittoresques groupes de rochers; le bras du Nord ne se forme toutefois qu'à l'époque des crues importantes. Le saut principal est en demi-cercle et à mi-hauteur; le canal de roches, au milieu duquel les eaux se précipitent, repousse le courant vers le Nord, contre les eaux venant de ce même côté; à leur rencontre les deux courants se mélangent, ou, pour mieux dire, se pulvérisent. A partir de ce moment on ne distingue guère plus l'eau en masse appréciable, car ce n'est alors qu'écume, vapeur et brume; puis d'un saut gigantesque, le chaos, la masse furieuse des eaux se précipitent avec fureur dans l'abîme. Le premier canal n'a guère que 14 à 18 mètres de largeur, de sorte que le fleuve, devant passer par une gorge aussi étroite, devient d'une beauté sauvage, par l'impétueuse violence de son courant. Au fond du précipice, le fleuve, resserré entre deux roches, suit son cours sans interruption et forme encore d'autres petites cascades, dont la plus importante est celle de *Veados*.

Dans la falaise se trouve une grotte formée par la désagrégation graduelle des roches, où l'on se place pour admirer les chutes sous leur aspect le plus sauvage et le plus grandiose.

XI. — Le Monte Alto et le Corrente, le rio das Eguas, le Paramirim, l'Ipoeira, le Rio Grande, entièrement navigable, et son tributaire, le Rio Preto, de 600 kilomètres de cours, le Xingo, qui sépare Bahia de Sergipe, figurent parmi les principaux affluents du São Francisco dans l'État de Bahia.

Entre une cinquantaine d'importants cours d'eau, il faut encore citer : le Real, l'Itapicuru (790 kil.), le Pajuca, le Sergipe do Conde, le Rio de Contas, le Cachoeira, le Roxim, le Rio Pardo, de 660 kilomètres de cours, le Jequitinhonha, le Paraguassú, etc., etc.

Le Paraguassú est un fleuve de 600 kilomètres de parcours, avec d'importants affluents tels que le São José et le

San Antonio, qui vient se jeter dans la baie de Bahia. Il baigne les villes florissantes de Cachoeira et de São Felix et possède de magnifiques cataractes qu'on commence à utiliser à moins de 150 kilomètres de la capitale. La plus remarquable de ces chutes, celle de *Timbora*, se trouve à 48 kilomètres de Cachoeira. Elle est située entre deux montagnes et forme trois sauts par lesquels le fleuve s'élançe, d'abord presque perpendiculairement dans un bassin, et ensuite dans une sorte de puits de 150 mètres de longueur; sa hauteur en cet endroit est de 25 mètres. Plus bas on admire la chute du Bananeiras, où le Paraguassú disparaît sous une voûte de rochers; à cet endroit, 100.000 chevaux de force peuvent être facilement utilisés. Le Paraguassú, qui naît dans la serra de Sincora, près du Mont de Ouro (Mont d'Or), outre qu'il traverse des terres d'une grande fertilité, favorables à de nombreuses cultures, renferme dans son lit des pierres précieuses, diamants et carbonates surtout (1), entraînés par ses eaux. Il n'y a là rien d'extraordinaire, car ce fleuve naît dans une région de Bahia qui est par excellence la terre des diamants; ses eaux, ainsi que celles de ses affluents, ont servi au lavage des graviers diamantifères. Il traverse aussi des zones aurifères assez étendues.

Le Jequitinhonha est un fleuve très important qui mérite de fixer l'attention: il naît dans la serra Redonda, dans l'État de Minas Geraes et possède 1.086 kilomètres de cours. En traversant la serra dos Aymorès pour pénétrer dans Bahia, il se précipite avec un bruit de tonnerre qui s'entend à près de 20 kilomètres, d'une hauteur de 44 mètres, constituant une chute magnifique, dite du *Salto Grande*, où les nuages formés par l'eau sont si denses qu'ils obscurcissent une partie de l'horizon. Le Jequitinhonha traverse les riches régions du Sud de Bahia et ses eaux roulent aussi des diamants. On sait que diverses sociétés exploitent les sables de son lit, dans l'État de Minas.

(1) Le carbonate, ou carbone amorphe, dit aussi diamant noir, autrefois considéré comme sans valeur, fait aujourd'hui l'objet d'un commerce important; il est surtout employé dans l'industrie lapidaire et pour garnir, en raison de sa dureté, les pointes de perceuses.

Des fleuves cités plus haut, beaucoup ne sont navigables que pour de petites embarcations, sauf le São Francisco, le Rio Grande, le Jaguaribe, le Paraguassú, le Jequitinhonha, etc., qui peuvent porter des embarcations à vapeur. Toutefois, la navigation fluviale ne semble pas s'être beaucoup développée sur ces rivières, aucun service n'y est régulièrement fait.

XIII. — Il n'existe, à proprement parler, de navigation fluviale régulière que sur le rio São Francisco, où elle est assurée par la Compagnie *Navegação do São Francisco*, aujourd'hui propriété de l'État, dont les vapeurs parcourent le grand fleuve et ses affluents. Elle dessert une zone fluviale qui va de Joazeiro, siège de l'entreprise, ville située sur la rive droite du fleuve, et communiquant avec Bahia par le chemin de fer, jusqu'à Pirapora, dans Minas Geraes, et jusqu'à Boa Vista, dans l'État de Pernambuco.

Quoique le mouvement commercial sur le São Francisco soit assez actif, la Compagnie de navigation fluviale ne paraît pas avoir fait de bonnes affaires, sans aucun doute en raison d'une administration et d'une organisation défectueuses, car le trafic pourrait être très rémunérateur. En prenant lui-même la direction de l'entreprise, le gouvernement a augmenté de quelques unités nouvelles la flottille, qui se composait d'une dizaine de vapeurs et d'autant de chalands laissant plus ou moins à désirer. La Compagnie est aujourd'hui en mesure d'assurer les communications avec régularité et de satisfaire aux exigences des régions qu'elle dessert.

Cette transformation arrive à propos, car par suite de l'achèvement du prolongement du chemin de fer Central du Brésil jusqu'à Pirapora (Minas Geraes), point terminus de la navigation fluviale du São Francisco, une activité considérable se révèle déjà sur tout le cours navigable de ce fleuve, dès maintenant relié à Rio de Janeiro vers le Sud et au port de Bahia au Nord par le chemin de fer.

XIV. — Les vapeurs de la flottille du São Francisco partent de Joazeiro les 1<sup>er</sup> et 15 de chaque mois; de ce point à Pirapora, dans l'État de Minas, ils parcourent une distance totale de 1.367 kilomètres. Le voyage d'aller et retour dure environ

23 jours, et 28 jours pendant l'époque des crues. De Joazeiro à Carinhanha, frontière des États de Minas et de Bahia, les vapeurs touchent à treize ports répartis sur une distance de 888 kilomètres; les principaux sont : Carinhanha, Urubu, Barra du Rio Grande, Chique-Chique, Pilão Arcado, Remanso, Sento Sé, Casa Nova, etc.

De Carinhanha à Pirapora, les vapeurs font encore escale à onze localités de l'État de Minas.



Chute de Paulo Affonso.

Sur le territoire de Bahia, le São Francisco et ses affluents, le Corrente, navigable sur 150 kilomètres et le Rio Grande sur 500 kilomètres, offrent un parcours navigable de 1.538 kilomètres. Les vapeurs de la « Navegação do São Francisco », qui font le service des affluents, n'exécutent encore ce voyage qu'une fois par mois. Le gouvernement s'efforce actuellement d'étendre et de développer la navigation sur les affluents du São Francisco sur tout leur parcours praticable.

Depuis l'arrivée de la locomotive à Pirapora, les vapeurs apportent des passagers en nombre et des familles entières

arrivant de l'État de Bahia, des villes riveraines du São Francisco, de l'intérieur de Pernambuco, de Piauhy et de Maranhão qui viennent s'installer sur les bords du grand fleuve à la recherche d'un sort meilleur. Les produits originaires de Rio de Janeiro et de Bahia sont déjà vendus en plus grande quantité.

Le long des rives du São Francisco, on trouve une population assez nombreuse, intelligente, robuste, agile et très saine, vivant de sa pêche et de ses cultures. Presque tous les habitants sont plus ou moins fortement métissés : ce sont des descendants des anciens propriétaires du sol, croisés avec la race africaine et avec les Portugais qui pénétrèrent dans ces régions, lors des premières explorations. La population blanche, de plus en plus nombreuse, est établie dans l'intérieur ; ce sont en général des Italiens et Portugais ou leurs descendants, venus autrefois pour travailler à la construction du chemin de fer de Joazeiro, ou séduits par la proverbiale réputation de fertilité des terres de la région, ou des habitants de Piauhy et de Pernambuco attirés par l'amélioration des communications nouvelles de la région.

## CHAPITRE II

I. Principales villes. Alagoinhas, Feira de Sant'Anna, Bomfim. — II. Cachoeira, Santo Amaro, Valença. — III. Barra, Nazareth, Belmonte, etc. — IV. La pêche à la baleine à Bahia. — V. Une industrie à organiser. — VI. Principales productions de l'Etat, le sucre. — VII. Le café et le coton. — VIII. Le cacao, variétés. — IX. Plantation, cueillette et préparation. — X. Main-d'œuvre, exportation. — XI. Le tabac, culture, préparation, exportation. — XII. Le caoutchouc de Maniçoba et de Mangabeira. — XIII. Bois, fibres végétales, cocos. — XIV. Elevage en commun. — XV. Prix des terres. — XVI. Les diamants, carbonates, l'or, le cuivre à Bahia. — XVII. Exportation de la monazite et du manganèse. — XVIII. Un phénomène économique.

I. — Comme on a pu le voir, la plus grande partie du territoire de Bahia, où existent pourtant de nombreuses villes, chefs-lieux de municipes opulents et centres commerciaux et industriels souvent importants, est encore dépourvue de communications faciles et de moyens de transports rapides et bon marché. Les routes, improprement appelées carrossables, sont tout à fait insuffisantes; la longueur et les difficultés des trajets augmentent les charges des produits agricoles, ce qui nuit au développement de centres relativement assez peuplés.

Alagoinhas, située à 123 kilomètres de la capitale sur les rives de la rivière Catú, est le point de jonction des chemins de fer du São Francisco et du Timbo et le terminus de la ligne de Bahia au São Francisco. Chef-lieu d'un municipe de 50.000 habitants, Alagoinhas est une ville neuve, possédant de larges rues et de beaux édifices; elle peut prendre une réelle importance. Une grande foire s'y tient tous les samedis; c'est le centre commercial des produits des régions avois-

nantes qui l'approvisionnent abondamment ; ces produits sont : le tabac, le sucre, l'eau-de-vie de canne, les cuirs et peaux, le caoutchouc, haricots, maïs, farine de manioc et tapioca. Cette ville jouit d'un climat très salubre et possède une eau excellente ; il y existe d'importantes maisons de commerce, quelques savonneries, des distilleries, des fabriques de pâtes alimentaires et autres industries.

Feira de Sant'Anna est la plus belle et la plus prospère des villes de l'État de Bahia, avec ses rues larges bien alignées, plantées de beaux arbres, ses constructions soignées. Elle est reliée à Cachoeira par une petite ligne ferrée, et, depuis peu, à Bahia par le chemin de fer Centro Oeste ; sa population, qui dépasse 32.000 habitants, ne demande qu'à se développer ainsi que son commerce ; elle possède des édifices importants, des asiles et de bons hôpitaux. Sant'Anna est un centre pour le commerce du bétail, il s'y tient des foires fréquentes dans lesquelles il se vend parfois 10 à 12.000 bêtes. C'est aussi un grand entrepôt de tabac, coton, céréales, fibres végétales, mica, etc., etc.

Bomfim, anciennement Villa Nova da Rainha, placée sur la ligne du chemin de fer du São Francisco, est le chef-lieu d'un des municipes les plus fertiles et les plus florissants de l'État, il est surnommé le *celleiro do sertão* (cellier du sertão). La ville possède de belles constructions, elle est pourvue d'un bon service d'eau potable ; centre commercial très animé, il s'y tient des foires très fréquentées. Tout le municipe, d'une fécondité prodigieuse, produit abondamment : café, tabac, canne à sucre, raisin, et les diverses variétés de céréales. Il y existe des poudreries, savonneries et surtout un grand nombre de distilleries. Cette ville, comme le municipe entier d'ailleurs, est assurée d'un brillant avenir ; car il existe à peu de distance des carrières de granit, marbre, calcaires de couleurs variées, des gisements considérables de cuivre, d'or, argent, plomb, cadmium, salpêtre, etc., gisements qui peuvent être mis en valeur grâce aux embranchements de Jacobina et de Chorrocho, prochainement en construction. Dans toute la région, on trouve en grande abondance des fibres naturelles dont l'exploitation serait avantageuse.

II. — Il y a un peu plus de 30.000 habitants à Cachoeira. Située sur la rive gauche du Paraguassú, elle est le point terminus de la navigation à vapeur sur ce fleuve, et le point initial de l'embranchement allant à Sant'Anna. Cette ville possède de belles rues et de bons édifices, elle est sillonnée par plusieurs rivières qui lui fournissent l'eau potable en abondance. On y fait un grand commerce de farine de manioc, de sucre et surtout de tabac, dont il existe plusieurs fabriques et dépôts; on y trouve également des fabriques de cigares, de bougies, de colle, des distilleries, savonneries, scieries, etc.

En face de Cachoeira, sur l'autre rive du Paraguassú, à laquelle elle est reliée par un pont métallique de 366 mètres, s'élève la ville de São Felix; il y règne assez d'activité. Elle est renommée pour ses fabriques de cigares. São Felix est le point initial du chemin de fer Central qui se dirige vers la région des Lavras.

Maragogipe est une ville très vivante, située sur la rive gauche du fleuve qui lui donne son nom, à l'endroit où se jetant dans le Paraguassú il forme le beau lac de Paraguassú. C'est le centre de vastes cultures de café; toute la région, d'une grande fertilité, produit en outre beaucoup de tabac, canne à sucre, maïs, riz, arachides, ignames, arrow-root, plantes potagères, cocos, etc., etc. Il existe dans la ville plusieurs industries, où dominant les fabriques de cigares, d'eau-de-vie, de chaux et de savons.

Santo Amaro est le principal entrepôt du sucre et de l'alcool de l'État, c'est une des villes les plus importantes, la population du municipe dépassant 100.000 habitants. Ses grandes rues, toujours très animées, sont bordées de bonnes constructions; il y existe de beaux édifices, lignes de tramways, bonne canalisation d'eau, des asiles, hospices, théâtres, etc. C'est la tête de ligne du chemin de fer du Jacú. Dans les alentours fonctionnent de grandes usines à sucre, près de trente distilleries, fonderies et fabriques diverses.

Jacobina, sur les rives du rio do Ouro, affluent du rio Itapicurú Mirim, est célèbre par ses importants gisements.

aurifères; les terrains de la région, bien arrosés, sont d'une grande fertilité; ils produisent en quantité : tabac, café, coton, riz, canne à sucre. On y fait aussi l'élevage du bétail et il y existe plusieurs fabriques de confitures de coing, citron et aração.

Valença est certainement la ville la plus moderne et la plus importante de l'État avec Sant'Anna et Cachoeira. Située sur les bords du rio Una, elle possède de nombreuses rues bordées de maisons bien construites, canalisation d'eau, hôpitaux, asiles, diverses sociétés littéraires et de bienfaisance; elle semble destinée à un brillant avenir. On y trouve des filatures et fabriques de tissus, des scieries, ateliers de constructions navales et plusieurs fabriques diverses qui utilisent comme force motrice deux chutes du rio Una. En relation quotidienne avec Bahia, elle exporte en quantité café, cacao, tabac, eau-de-vie, riz, haricots, farine de manioc et des bois d'ébénisterie, produits de la région.

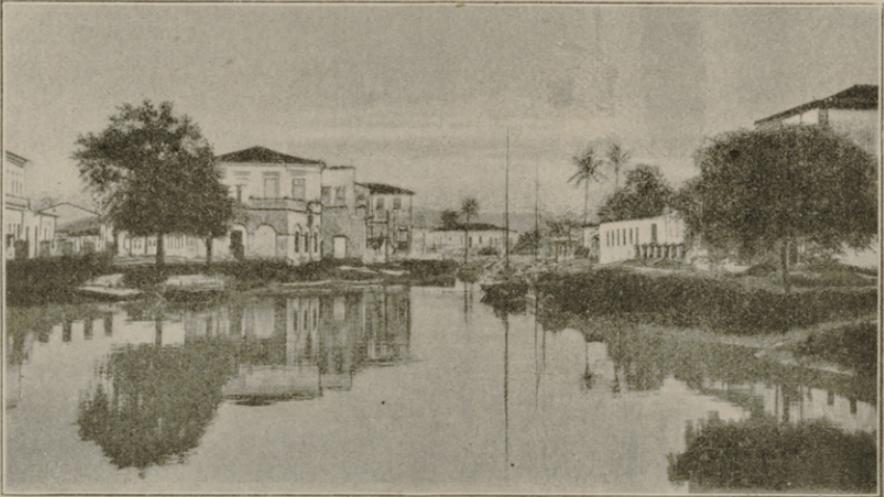
III. — Barra do Rio Grande, située comme son nom l'indique au confluent du Rio Grande et du São Francisco, jouit d'un climat très sain qui convient très bien à la culture des fruits d'Europe, surtout à celle de la vigne. Barra concentre le commerce des produits de l'intérieur des États de Minas Geraes, Goyaz et Piauhy, ainsi que de tous les points du bassin supérieur du São Francisco.

Joazeiro, célèbre par ses raisins qui y atteignent une dimension considérable, est le point terminus du chemin de fer de São Francisco et l'entrepôt commercial de toute la région baignée par ce fleuve. C'est aussi le siège de la Compagnie Navegação do São Francisco; aussi cette ville, qui se développe constamment, possède-t-elle déjà d'importants édifices, de grosses maisons de commerce et il s'y fait un grand mouvement d'affaires.

Sur les rives du Jaguaripe, Nazareth, tête de ligne du chemin de fer de ce nom, est très florissante, entrepôt de café et de manganèse de l'État; là, affluent par le chemin de fer les produits d'un certain nombre de municipes de l'intérieur qui donnent en abondance : tabac, café, coton, cacao, arrow-root, sucre, eau-de-vie, minerais de manganèse, gra-

phite, mica, etc. Il se fait dans cette ville un grand commerce de bois et il y existe les diverses industries déjà signalées dans les villes précédentes.

Ilhéos, bon port, est le principal centre des régions cacaoyères, chef-lieu d'un municipe, arrosé par de nombreuses rivières, environné de forêts admirables et possédant des gisements aurifères, de pétrole, de naphte, charbon, tourbe, etc. Un chemin de fer en construction reliera prochainement Ilhéos à Conquista, un des points les plus privi-



ÉTAT DE BAHIA. — Ville de Santo Amaro.

légiés de l'État pour son climat et la grande fertilité de son sol, ville déjà très développée, centre du commerce du nord de Minas.

Belmonte, située à l'embouchure du rio Jequitinhonha, est appelée à un bel avenir, c'est également un entrepôt des produits du nord de Minas qui descendent par le fleuve; outre les produits déjà signalés plus haut, on y fait un grand commerce de fibres de piassaba et de bois précieux.

Sont à signaler : Lençoes, remarquable par ses dépôts de diamants et de carbonates, mines d'or, cristaux, etc.; on y produit du café et des céréales. Cette localité n'attend que le chemin de fer pour se développer. Serrinha, sur le chemin

de fer du São Francisco, a un climat admirable; elle produit tabac, coton, raisin, pomme de terre, etc.

Minas do rio de Contas est aussi célèbre par ses riches mines d'or, d'améthystes, de fer, de cristal, d'alun, de sel gemme, que par la fertilité des terres qui l'entourent. Barreiras est le plus important centre de la rive gauche du São Francisco; Currallinho, ville très florissante. Monte Alto, près du fleuve São Francisco, on y fait l'élevage du bétail et la culture du coton, l'exportation du caoutchouc. Morro do Chapeo, un des points les plus élevés du territoire, a un bon climat; son sous-sol est riche en diamants.

Monte Santo est l'endroit de l'État où l'on rencontre le plus de fibres végétales (près de deux cents variétés), de bois d'ébénisterie, résines et plantes médicinales. Maracas est située dans une contrée admirable, appropriée à toutes les cultures européennes, renfermant d'énormes étendues de terrains couverts de maniçobas, dont on extrait une grande quantité de caoutchouc. Maraca, non loin de Jequié où prochainement doit parvenir un prolongement du chemin de fer de Nazareth, abrite une importante colonie italienne. Dans les environs se trouvent de belles forêts, des mines de graphite et de manganèse, de fer, mica, plomb, cuivre et des diamants. Amargosa est une ville florissante, située sur un plateau, entourée de vallées fertiles où l'on cultive le café et le tabac sur une grande échelle.

Camamú, au fond de la grande baie de ce nom, n'a qu'un mouvement insignifiant. Par contre, Cannavieras, dans une île à l'embouchure du rio Pardo, fait un grand commerce de cacao, piassaba, copahu et cocos. Caravellas est également une belle ville d'un avenir certain; elle est située au sud de l'État sur la rive gauche de la rivière qui lui donne son nom dans une baie bien abritée. C'est la tête de ligne du chemin de fer de Bahia à Minas qui pénètre dans ce dernier État jusqu'à Theophilo Ottoni; son commerce est déjà important, il consiste en café, bois, farine de manioc et en huile de poisson, particulièrement en huile de baleine.

IV. — La pêche à la baleine est très développée dans la baie de Caravellas où 149 cétacés furent harponnés en 1909;

cette industrie se pratique également sur le littoral de Bahia, depuis ce point jusqu'au nord de la baie de Todos os Santos. Outre la station de pêche de Caravellas, il en existe encore une douzaine d'autres, dont cinq sont situées dans l'île d'Itaparica et huit aux environs de Bahia. La baleine que l'on rencontre sur la côte de Bahia appartient à une espèce de taille relativement petite, la *Balænoptera Musculus* de Linné. Elle est caractérisée par de longues rides qui s'étendent depuis la mâchoire inférieure jusqu'à la partie supérieure de l'abdomen.

L'extrémité de la mâchoire supérieure est garnie de 360 fanons qui sont plus courts que ceux de la baleine franche, leur longueur en effet varie de 0<sup>m</sup>,90 à 1 mètre; à cause de cette faible dimension comparée à celles des fanons de la baleine franche, on ne leur attribue qu'une valeur commerciale bien inférieure.

La longueur des cétacés que l'on capture sur la côte de Bahia varie de 10 à 17 et 18 mètres, mais ne dépasse guère ce dernier chiffre qui est le maximum. La plus longue carcasse que nous ayons vue à Caravellas n'avait pas plus de 15<sup>m</sup>,50. Chaque année, dès que l'hiver s'annonce dans les régions antarctiques, ces baleines émigrent vers le Nord pour ne retourner qu'au printemps à leur point de départ. Après avoir remonté lentement les côtes de l'Argentine et du sud du Brésil, elles apparaissent d'abord à quelque distance de Caravellas et ne parviennent à Bahia que vers le milieu de mai, pour disparaître complètement en novembre.

Ces cétacés suivent généralement la côte à une courte distance. Les paquebots qui viennent d'Europe en rencontrent fréquemment de petites bandes; il arrive souvent, ce qui n'est pas extraordinaire, vu la largeur de l'entrée, que quelques baleines pénètrent dans la baie de Bahia. Au moment de notre passage dans le Rio Grande do Sul, nous avons pu voir une de ces baleines qui ayant franchi, on ne sait comment, sans doute à marée haute, la barre du Rio Grande, pourtant bien peu profonde et difficile, était venue s'échouer sur un bas-fond dans la lagune dos Patos, non loin de la ville de Pelotas.

Pendant les mois de juillet, août et septembre, les baleines se présentent en si grand nombre que les baleiniers limitent à l'avance le nombre des prises qui devront être faites. Pendant les six mois que dure la pêche dans cette région, le total des baleines capturées ne dépasse guère 400. Il faut dire que cette pêche est loin d'être pratiquée à Bahia d'une façon rationnelle, les méthodes employées sont encore des plus simples. Les baleinières en usage à Bahia sont très fortes et très lourdes, ne calant guère plus d'un mètre ; leur longueur est de 10 mètres sur un peu moins de 3 mètres de large avec un bordage de 3 à 5 centimètres d'épaisseur. De chaque côté de la proue se trouve une sorte de forte tige arrêt, autour de laquelle sont enroulées les cordes qui assujettissent les harpons. La voile de ces bateaux est quadrangulaire, d'une douzaine de mètres carrés ; malgré leur pesanteur ces baleinières sont assez rapides et se dirigent assez facilement.

L'équipement de chaque embarcation comprend de 8 à 12 harpons assujettis à une corde de piassaba ou de bananier de 20 mètres de long et de 3 centimètres de diamètre ; deux ou quatre lances amarrées à des cordes et destinées à achever l'animal ; deux rouleaux de corde de 200 mètres chacun, un à l'avant, l'autre à l'arrière ; un sabre pour couper la corde du harpon en cas de danger ; deux paires de rames, les provisions et les ustensiles de cuisine. L'équipage se compose de dix hommes, ayant chacun ses attributions spéciales ; ils sont tous sous les ordres du harponneur qui, placé à la proue, dirige et ordonne la manœuvre.

V. — La pêche de la baleine est la seule qui présente au Brésil un semblant d'organisation, et lorsqu'on considère que ce pays importe chaque année 26.000 tonnes de morue salée d'une valeur de plus de 32 millions de francs, et en moyenne 2.500 tonnes de poissons en conserve valant près de 4.500.000 francs, on est surpris de constater que rien n'ait été encore entrepris pour exploiter la multitude de poissons délicats qui peuplent les eaux du littoral brésilien. Si ce poisson était rare ou de qualité inférieure et si les conditions de la pêche étaient plus difficiles au Brésil que partout

ailleurs on comprendrait cette indifférence. Mais c'est justement le contraire qui a lieu, car il est peu de contrées où les lacs et rivières, les eaux de la mer, soient aussi poissonneux, peuplés d'espèces aussi variées et de bonne qualité ; d'autre part les conditions de la pêche sont plus favorables dans ce pays que partout ailleurs, car les rigueurs de l'hiver qui paralysent cette industrie dans certains pays y sont inconnues.

La pêche devrait faire l'objet d'une industrie lucrative dans les États de Santa Catharina, Rio de Janeiro, Bahia et Pernambuco, où des fabriques de conserves de poissons pourraient être fondées ; et cependant, sur toute la côte nous n'avons rencontré qu'un seul de ces établissements, dans le nord de l'État de Rio de Janeiro, il appartenait à un Français. C'est uniquement l'indolence, la routine et le manque d'initiative qui font que cette source de gros profits est encore inexploitée au Brésil, alors que dans nombre de pays où cette industrie est entourée de difficultés, elle donne de si beaux résultats. Le gouvernement de l'Union aidé d'une association puissante, la Ligue Maritime Brésilienne, désireux de modifier cette situation vient de créer l'enseignement des pêches maritimes, et a fait venir d'Europe des engins de pêche modernes, des bateaux de pêche à moteur ; de son côté le gouvernement, qui a déjà installé des écoles d'apprentissage agricole, est disposé à seconder le mouvement de la Ligue, en fondant quelques écoles de pêche. Il y est encouragé par une campagne de presse.

VI. — C'est de l'agriculture que l'État de Bahia a toujours tiré ses principales ressources ; région favorisée qui possède et exploite toutes les cultures qui font la spécialité de chacun des autres États. D'après le *Boletim da Directoria da Agricultura*, quatre-vingts produits sont cultivés sur une vaste échelle dans l'État, mais comme la majeure partie sert à la consommation locale ou est écoulée dans les États voisins, nous ne parlerons que des principaux produits parmi les douze qui font l'objet d'une grande exportation ; celle-ci augmente du reste chaque année. Ce sont : le cacao, le tabac, le café, les cuirs et peaux, le caoutchouc, les sables de

monazite, les cigares et cigarettes, les fibres de piassabas et autres, les bois de luxe et les cocos.

Les diamants, carbonates et pierres précieuses figurent à part, et pour une somme insignifiante dans les statistiques parce qu'ils échappent facilement à l'impôt, étant des produits de dissimulation facile. La production en serait évaluée à environ 10.000 contos.

Pendant les premiers temps de l'ère coloniale, la culture de la canne à sucre était de beaucoup la plus importante, c'était la principale source de richesse de l'État; les autres produits de culture plus récente l'ont depuis beaucoup surpassée par la valeur et la quantité. Les conditions climatiques et la nature d'une grande partie de son territoire sont on ne peut plus propices à la culture de la canne à sucre, qui, en dépit des méthodes routinières du travail agricole, est assez lucrative pour les planteurs actifs et soigneux. Les régions les plus favorables à la canne sont celles de Santo Amaro, Villa São Francisco et prolongement de cette zone jusqu'à Alagoinhas. Il y a un certain nombre de grandes usines à sucre ou *engenhos*, une vingtaine, disséminées dans l'intérieur de l'État, mais celui-ci pourrait en posséder beaucoup plus; nous ne parlerons que pour mémoire de 300 petites *engenhos* archaïques, répandus un peu partout. L'État de Bahia, lui-même, est propriétaire de trois usines modèles, actuellement affermées, qui, mal administrées sans doute, ne lui occasionnent que déboires et déficits.

L'exportation du sucre de Bahia varie suivant les années de 8.500 à 14.000 tonnes, c'est le premier chiffre qui doit être pris comme moyenne annuelle. Les droits d'exportation sont de 2 p. 100 *ad valorem* dont 1 p. 100 destiné à la création d'une Banque Centrale de Crédit agricole qui a été fondée récemment.

VII. -- Le café vient également bien dans tout l'État, mais spécialement dans les régions de Nazareth, Chapada, Cannavieras et à Maragogipe qui produit une variété remarquable par la grosseur des graines, variété naturelle qu'on nomme le « café Maragogipe ». Malgré la crise qui a découragé quelques planteurs, la production semble augmenter et

continuera à croître dès que les régions cultivées auront des moyens de transport. La culture du café est très facile et même à 5 milreis les 15 kilos (l'arroba), prix auquel il est tombé un instant, les planteurs peuvent encore trouver, paraît-il, un bénéfique rémunérateur, pourvu que les frais de transport n'en absorbent pas une grande partie. Si les cafés conservent leurs prix actuels et si le prolongement du Chemin de fer de Nazareth jusqu'à Jequié devient une réalité, la production et l'exportation de ce produit augmenteront. Il nous a semblé que les méthodes de culture et de préparation du café, à Bahia, étaient encore très primitives, comparées à celles de l'État de São Paulo qui dispose d'un outillage perfectionné pour la préparation et de méthodes rationnelles pour la culture. Afin de modifier cet état de choses, le gouvernement accorde des faveurs aux entreprises qui monteront des *fazendas* (exploitations rurales) et des usines ou *engenhos* centrales employant des méthodes et un matériel modernes.

L'exportation du café de Bahia est annuellement de près de 13.000 tonnes environ, il y a des années où la production est légèrement inférieure à ce chiffre ; une seule fois elle s'est élevée à 21.000 tonnes.

Les droits d'exportation sur le café sont de 7 p. 100 *ad valorem*.

Le coton, qui est la principale production des États du nord, Parahyba et Rio Grande do Norte et l'État de Pernambuco dont c'est la spécialité avec le sucre, trouve à Bahia, dans les régions de Maracás, Poçoas, Conquista jusqu'à Monte Alto, Caeté, Americo Dourado, Bomfim, Serrinha, Timbo, Alagoinhas, Feira de Sant'Anna et Santo Amaro, des terrains admirablement propices à sa culture. Soit arborescent, soit herbacé, il donne là un produit de choix ; le premier rapporte après un an et demi ou deux ans et vit vingt ans, le second après six mois et peut produire pendant trois ans.

L'exportation du coton de Bahia n'existe pour ainsi dire pas, la production est encore insuffisante pour la consommation des filatures de l'État qui absorbent plus de 4.500 tonnes fournies pour un bon tiers par les États de Pernambuco et Alagoas. Les plantations de coton se multiplient de plus

en plus, car c'est une culture qui demande relativement peu de soin et de main-d'œuvre.

Le cacao est de toutes les cultures de l'État certainement la plus lucrative, c'est en somme sa vraie spécialité. Les régions favorables à cette exploitation sont immenses, elles s'étendent dans tout le Sud de l'État depuis le rio Jaguaripe jusqu'au ruisseau Doce.

VIII. — Le cacao est d'une culture avantageuse et facile, car les dépenses de production sont de beaucoup inférieures à celles du café, du tabac et de la canne à sucre ; il ne demande que peu de main-d'œuvre. En général, le cacaoyer rapporte à partir de quatre ans ; dans les terrains du Sud de Bahia, il commence à donner des fruits à trois ans ; sa durée de production dépasse quarante ans dans les mêmes régions, en fournissant deux récoltes annuelles. Chaque arbuste donne de 1 à 14 et 15 kilos de *fruits*, toutefois la moyenne est de 4 kilos d'amandes par pied adulte et de 1 kilo pour les jeunes pieds. Le prix d'établissement d'une plantation est évalué à 3 milreis par pied. Une *arroba* (15 kilos) de cacao, valant en moyenne au plus bas cours 10 milreis, donne encore un bénéfice de moitié, plus l'intérêt du capital employé dans l'établissement de la plantation et évalué à 10 p. 100. L'État de Bahia est actuellement le plus grand producteur de cacao, car sa production a passé de 7.632 tonnes en 1897 à 23.537 tonnes en 1906, pour arriver à près de 33.000 tonnes en 1908, d'une valeur officielle de 32.955.920 francs, les prix du cacao étant encore actuellement assez faibles. En 1911, le chiffre de l'exportation s'éleva à 31.763 tonnes valant 28.438.000 francs.

Originaire de l'Amérique centrale, dans la zone tropicale qui s'étend du Nord au Sud et d'Océan à Océan, depuis les provinces méridionales du Mexique jusqu'au bassin de l'Amazonie (où il croît spontanément), le cacaoyer a trouvé dans l'État de Bahia des conditions climatériques et telluriques égales à celles de sa zone d'origine. Sa culture sur une grande échelle se fait depuis le municépe de Nazareth jusqu'au rio Mucury et ruisseau Doce près de la serra dos Aymorés. Dans cette zone, il commence à croître avec vigueur à une dis-

tance de 5 à 6 kilomètres de la mer. Suivant les espèces, suivant qu'il pousse à l'état libre ou cultivé, la hauteur du cacaoyer varie de 5 à 10 mètres; il s'élève parfois jusqu'à 14 mètres. Le tronc atteint ordinairement 22 centimètres de diamètre. C'est la mesure d'une des trois variétés très productives cultivées dans l'État depuis 1756, originaire sans doute du Venezuela et du Pará; une seconde variété nommée cacao jacaré, en raison de l'aspect rugueux de son écorce semblable aux écailles d'un crocodile, donne des fruits très gros terminés en pointe.

Les variétés qui font actuellement l'objet de grandes plantations ont été introduites en 1882; ce sont les variétés cacao Pará, au nombre de trois (*Theobroma speciosum*, *Theobroma sylvestre*, *Theobroma subicanum*); et deux variétés de cacao Maranhão, qui s'adaptent le mieux à tous les terrains, n'atteignent qu'une hauteur moyenne, facilitant ainsi les travaux de cueillette et d'entretien; leur rendement est excellent. Le fruit du cacaoyer, appelé caroço, dépasse souvent 0<sup>m</sup>,20 de long, et chacun contient de 35 à 43 et même 48 amandes, le poids est de 95 à 115 grammes.

IX. — Les plantations de cacao sont généralement établies en terrains de forêts, préalablement abattues. Dans les plantations du sud de Bahia, les arbustes sont plantés avec un intervalle de 4 mètres en moyenne mais souvent moindre. D'après les professionnels compétents, cette distance ne devrait jamais être inférieure à 5 mètres, car dans les plantations trop serrées, un arbre sur deux donne une bonne récolte. Plus espacés, ils sont aussi moins susceptibles d'être atteints par les maladies. Avec 5 mètres d'intervalle, un hectare de terrain peut recevoir 400 arbustes, ce qui est suffisant, d'autant plus que le cacaoyer, comme le caféier, a besoin d'ombre, et que pour produire cet ombrage on choisit généralement des plantes à rendement utile. D'un à deux ans, le cacaoyer se contente de l'ombre de petites plantes, telles que céréales diverses, maïs, manioc, haricots, etc.; de deux à quatre ans, il doit être ombragé à l'aide de plantes ou arbustes de taille moyenne, comme le bananier et le ricin qui peuvent être maintenus comme ombrage définitif après

quatre ans. Comme ombrage constant, on peut planter aussi, suivant les terrains, le *Castilloa elastica* (variété d'arbre à caoutchouc) et un grand nombre d'arbres fruitiers de la flore locale.

Dès que les fruits sont mûrs, ce qui a lieu lorsqu'ils présentent une couleur jaune doré ou brûlé, la cueillette commence. Les ouvriers, armés de *faucinhas* (1), cueillent tout d'abord les fruits des branches et du tronc qui ne sont pas à la portée de la main. Ensuite, avec un coutelas, ils opèrent jusqu'au sol, en ayant soin de ne pas couper la protubérance d'où part le pédoncule du fruit. D'autres ouvriers accompagnent les cueilleurs afin de réunir et de transporter les fruits sur différents points du *cacaçal* (plantation de cacao) où a lieu l'extraction des amandes. La cueillette ne doit pas se ralentir, car passé une certaine limite, surtout s'il fait un peu humide, les fruits fermentent sur l'arbre, et il en souffre.

L'opération de l'extraction des amandes demande une certaine dextérité que les opérateurs acquièrent rapidement. Ils assurent le fruit de la main gauche, pendant que de la main droite munie d'un couteau ils le coupent en deux moitiés de façon à ne pas dépasser l'écorce pour ne pas blesser les amandes. L'ouvrier, en même temps qu'il coupe le fruit, imprime un effort contre la section vide qui tombe sur le sol pendant que son autre main maintient le placenta ou pulpe contenant les amandes. Un ouvrier, nommé *tirador*, extrait ces amandes en ayant soin de ne pas mélanger le placenta avec le cacao, ce qui rendrait le séchage difficile. Un ouvrier agile peut extraire de 15 à 25 caisses (caisses de pétrole vides), chacune d'un poids de 29 kilos de cacao frais, lequel une fois sec donne 16 kilos plus ou moins. Cette opération terminée, le cacao est conduit dans les dépôts de fermentation où il reste cinq à six jours, après quoi il est exposé sur des balcons de séchage. Cette dernière opération nécessite parfois plusieurs semaines, suivant l'état de la température.

Les planteurs de cacao ont à lutter dans certaines régions

(1) Sorte de serpette de forme presque triangulaire dont une des extrémités se termine en douille destinée à recevoir un long bâton qui permet d'atteindre à l'extrémité de l'arbre.



ÉTAT DE BAHIA. — Dépeçage d'une balcine dans la baie de Caravellas.



ÉTAT DE BAHIA. — Un coin de Belmonte.

avec les difficultés de transport qui diminuent leurs bénéfices et avec la main-d'œuvre. Car, quoique le cacaoyer demande peu de soin et de travail et que son exploitation puisse être confiée à des femmes, à des enfants, même à des malingres, il faut encore un certain personnel pour la cueillette et les opérations qui la suivent. Le travail est presque exclusivement exécuté par des levées de *sertanejos* (1) qu'ils émigrent à certaines époques à la recherche des salaires qui leur sont offerts dans les plantations. Ce personnel est mobile et inconstant; une fois que les *sertanejos* ont fait quelques économies, ou qu'arrive l'époque des pluies et de culture dans l'intérieur, ils disparaissent sans qu'aucune offre, aussi avantageuse soit-elle, les puisse retenir. Généralement ignorants des procédés de cette culture, le plus grand nombre doivent être employés aux travaux les plus rudimentaires.

X. — Il y aurait avantage pour les planteurs de cacao à opérer comme les planteurs de café de São Paulo, qui ont introduit dans leurs propriétés des colons italiens, portugais, espagnols; ceux-ci reçoivent suivant le nombre d'individus composant la famille un certain nombre de lots à entretenir. En permettant à ces colons de planter des cultures variées et autres dans les intervalles des lignes de cacaoyers, cette main-d'œuvre reviendrait à un prix peu élevé; d'autre part, ces colons qu'on pourrait choisir parmi les Italiens et Portugais de régions viticoles seraient à même de combattre par les mêmes moyens que ceux employés pour la vigne, les maladies cryptogamiques ou autres susceptibles d'atteindre les cacaoyers. Mieux soigné, mieux préparé par un personnel stable, le cacao de Bahia obtiendrait un prix plus élevé. En outre, ces colons serviraient par l'exemple du travail et de méthodes plus pratiques à former l'ouvrier national, intelligent et très assimilable, mais ignorant, routinier et sans ambition, qui, comme une force dispersée, ne contribue que peu à la prospérité du pays.

Malgré tout, la culture du cacao, telle qu'elle se pratique actuellement dans le sud de l'État de Bahia, joue le même rôle de peuplement que les mines d'or de Californie ou les

(1) Paysans de l'intérieur, hommes du sertão.

mines d'or et de diamants de l'Afrique australe. Une plantation de cacao, en effet, est un patrimoine fort rémunérateur, une véritable mine d'or, en raison de la grande demande de ce produit. Comme la culture du cacao ne peut se faire que sur une surface assez petite du globe parce qu'elle exige des



Un cacaoyer portant plusieurs centaines de fruits.

conditions particulières de climat et de sol, elle constitue pour l'État de Bahia une ressource inestimable. Chaque arbre représente un individu qui paye un impôt double à l'État et au particulier, et ce tribut, il le paye pendant quarante et cinquante ans sans recevoir aucune rémunération. Le cacao supporte un droit d'exportation de 14 p. 100 *ad valorem*.

XI. — Le tabac est, en même temps que le cacao, la grande culture de l'État de Bahia; il n'en est pas de plus

facile et de plus lucrative que celle-là. Bien que souvent pratiquée en grand, la culture du tabac intéresse plus particulièrement les petits propriétaires qui, en majorité, s'en occupent exclusivement dans un grand nombre des 128 municipalités de l'État.

En général, les premières plantations sont faites dans des terrains de forêts défrichées à cet effet; tout en augmentant leurs propriétés cultivables par le même procédé, afin de n'avoir pas tout d'abord à les fumer, les planteurs doivent par la suite procéder soigneusement à cette opération au moyen d'engrais d'étable. Le tabac doit d'abord être semé sur couche, pour être ensuite transplanté. Les semis demandent certaines précautions, afin de les protéger des insectes et des mauvaises herbes. Ces jeunes plantes sont parfois sujettes à différentes maladies. Une fois la transplantation faite, les champs de tabac ne demandent plus que le sarclage et le binage.

Parmi les trente-cinq espèces de tabac connues, lesquelles ont donné naissance à un grand nombre de variétés et sous-variétés, les plus communément cultivées à Bahia sont : le Maryland, le Virginie, le Havane, le Bornéo, le Java et le Turc qui, sous l'influence des conditions de milieu, y ont produit des sous-variétés connues sous le nom de Bahia.

Le tabac doit être cueilli aux premiers signes de maturité; lorsque cette opération est faite avant terme, les feuilles restant vertes gardent une odeur d'herbe et sont incombustibles; en revanche, les feuilles trop mûres sont foncées en couleur, le tabac est fort et brûle en laissant une cendre noire. Entre ces deux extrémités il y a le temps opportun, où les feuilles donnent un tabac d'une jolie couleur, léger, aromatique et combustible, laissant une cendre blanche : c'est quand le bord des feuilles commence à se recourber et quand, sur la surface, apparaissent de petites taches jaunes à peine perceptibles.

Le tabac se récolte feuille par feuille ou en coupant toute la plante. La cueillette feuille par feuille présente l'avantage de ne fournir que les feuilles mûres, laissant les autres quelques jours de plus; de cette façon, la tâche étant distribuée

sur un temps plus long, les séchoirs sont moins chargés et le séchage est plus rapide. La cueillette par plante entière nécessite moins de temps et, après le séchage, les feuilles sont plus fines. Quel que soit le procédé adopté, la cueillette doit être faite soigneusement, afin de ne pas rompre les feuilles car une feuille abîmée perd les deux tiers de sa valeur.

Placées les unes sur les autres par petits paquets, les



ÉTAT DE BAHIA. — Plantation de tabac.

feuilles sont ensuite portées au séchoir. La majorité des séchoirs que nous avons vus n'étaient que des hangars grossiers, faits en branchages et couverts de feuilles de palmes ou autres. Ils étaient toutefois assez solides pour résister aux vents et au poids de la récolte verte. Dans la plupart, il était facile d'y régler à volonté la ventilation et la lumière; des traverses de palmiers servent à suspendre le tabac. A cette fin, les feuilles sont soigneusement mises à l'abri du soleil dans le séchoir. Le soir venu, toute la famille du planteur,

ses employés s'il en a, et souvent ceux des voisins qui, ce jour-là, n'ont pas fait de cueillette, se réunissent pour enfler et suspendre les feuilles. A la lumière enfumée de petites lampes à pétrole, tout le monde s'assoit autour du monceau de feuilles, muni d'une longue aiguille et d'un paquet de bouts de ficelle longs de deux mètres. Les feuilles sont enfilées d'une manière spéciale, de telle façon qu'une fois suspendues elles restent disposées face supérieure contre face supérieure, et face inférieure contre face inférieure, afin d'éviter pendant le séchage le contact entre chaque feuille, autrement elles resteraient noires et comme brûlées aux points de contact. Toutes ces bandes sont suspendues en rangées successives dans la même direction, afin que l'air puisse facilement circuler entre elles.

Le séchoir reste ouvert tout le temps qu'il fait beau; il est fermé lorsqu'il pleut ou qu'il vente. Parfois, en temps humide, il est nécessaire d'allumer dans le hangar un feu de bois ou d'herbes aromatiques. Dans le séchoir, les feuilles deviennent peu à peu jaunes, puis couleur de noisette; cette couleur doit être uniforme. Lorsque les feuilles sont sèches, on choisit un jour humide, afin qu'elles restent flexibles et non cassantes, et on les porte dans la chambre de fermentation, qui est toujours bien sèche et bien abritée. Là, les feuilles sont rapidement, mais méthodiquement mises en piles ne dépassant pas un mètre, et la fermentation commence lorsque le tout a été recouvert à l'aide de bâches ou de couvertures. Cette fermentation est plus ou moins longue et doit être arrêtée dans des limites déterminées, il vaut mieux moins que plus, car le fabricant peut remédier à ce défaut, mais il n'y a plus rien à tenter lorsque la fermentation a été excessive.

Après une quarantaine de jours, on défait généralement les piles et on procède à la classification, suivant l'intégrité, la couleur et la finesse de la feuille.

Cette classification, ainsi que les opérations précédentes de séchage et de préparation, laisse généralement à désirer, car les petits planteurs, très routiniers, ignorent les méthodes un peu rationnelles. Ce peu de soin est cause que, dans

toutes les fabriques de cigares que nous avons visitées, on employait ordinairement des chemises en tabac de Java ou Sumatra pour recouvrir les cigares, ce qui ne devrait pas être et n'aurait pas lieu si la préparation des feuilles de Bahia était plus perfectionnée.

Malgré ces défauts de préparation, le tabac en feuilles de Bahia est justement apprécié et renommé, si bien que les manufactures françaises de tabac en font chaque année des commandes très importantes (1). La consommation du tabac au Brésil est difficile à évaluer; toutefois, en raison de ce que l'usage du tabac, cigares et cigarettes, est très répandu dans toutes les classes, cette consommation est sans aucun doute plus considérable que la quantité exportée. Celle-ci, qui atteignait en 1902 le chiffre de 45.000 tonnes, est tombée ces deux dernières années à 25 et 30.000 tonnes; non que la production ait diminué, au contraire. La raison de cette diminution apparente réside en ce qu'autrefois le Brésil expédiait du tabac brut à l'étranger, particulièrement en Allemagne, d'où on lui retournait cigares et cigarettes pour sa consommation. Aujourd'hui le Brésil non seulement fabrique lui-même ce dont il a besoin, mais aussi il exporte en grande quantité cigares et cigarettes qui sont fort justement estimés. Il existe des fabriques importantes dans le Rio Grande do Sul, mais c'est dans l'État de Bahia qu'elles sont le plus nombreuses. Les droits d'exportation sur les tabacs en feuilles et en corde et sur les cigares et cigarettes sont de 12 p. 100 pour les premiers, et de 5 p. 100, *ad valorem* pour les seconds.

XII. — L'État de Bahia produit aussi une certaine quantité de caoutchouc extrait du *mangabeira* et du *maniçoba*, arbustes qui croissent en grand nombre, à l'état sauvage, dans les *catingas* (forêts claires d'arbres rabougris) des États de Piauh, Ceara, Rio Grande do Norte, Bahia et Minas Geraes, mais surtout dans les premiers; on en fait aujourd'hui de grandes plantations un peu partout. A Bahia, les

(1) Voie de Hambourg, car ce sont des négociants allemands qui monopolisent presque la plus grande partie de la production; il y aurait pourtant avantage à procéder par achat direct.

maniçobas existent à l'état sauvage et en énormes quantités dans les municipes de Conquista et de Boa Nova; en outre, les plantations se développent rapidement. L'exportation du caoutchouc de maniçoba extrait dans la zone existant entre le chemin de fer Central de Bahia et Conquista s'élevait en 1909 à plus de 500.000 kilos. Ces chiffres ont été facilement doublés et triplés en 1910 et 1911, car dans le municipe de Conquista seulement, il existe actuellement un million de pieds qui viennent d'atteindre leurs quatre ans, âge auquel ces arbres peuvent être saignés. Dans cette région de Conquista, la culture et l'extraction du maniçoba occupent actuellement plus de 5.000 personnes.

Comme nous aurons à reparler plus loin du maniçoba et du mangabeira, nous n'indiquerons pas ici les méthodes employées pour l'extraction du caoutchouc de ces arbres.

En 1911, l'État de Bahia exporta 1.372.462 kilos de caoutchouc d'une valeur de 4.302 contos; sur ce produit il est perçu 9 p. 100, *ad valorem*, de droits d'exportation.

XIII. — En ce qui concerne la richesse forestière, Bahia est tout aussi bien partagé que les États les plus favorisés. Les forêts qui couvrent encore une notable partie de son territoire fournissent les mêmes bois précieux que nous avons signalés dans l'État d'Espirito Santo. Pour les constructions navales, l'ébénisterie et les meubles de luxe, il produit de même le palissandre, le vinhatico, équivalent de l'acajou, le pao-setim ou bois-satin, le cèdre, le peroba pour les constructions navales, une grande variété de bois de fer, etc. En raison des difficultés de transport, le commerce des bois de luxe n'a pas encore pris à Bahia tout le développement qu'il pourrait et aurait dû prendre. L'exportation annuelle varie suivant les années et n'a guère encore dépassé 2.000 tonnes, payant 22 p. 100 de droits d'exportation.

La variété des produits naturels qui sont ou peuvent être exploités dans l'État de Bahia est trop grande pour que nous puissions les énumérer ici; nous ne signalerons que deux d'entre eux qui font l'objet d'une certaine exportation: les fibres et les cocos. Parmi les fibres, c'est le palmier piassaba, qui fournit les plus appréciées, mais il en existe d'autres,

telles le *tucum* (*Astrocaryum vulgare*), le *cároá* (*Bromelia variegata*), le carrapicho (*Urena lobata*), la macambira (*Bromelia laciniosa*) et quantité d'autres. Outre ces fibres, naturelles au pays, le henequen ou sisal mexicain (*Agave rigida*) peut être avantageusement cultivé. La culture du cocotier, dont nous parlerons plus loin, est une de celles qui sont le plus rémunératrices. Le « coco » de Bahia est fort apprécié, mais la production en est tout à fait insuffisante, même pour la consommation de ce produit dans le pays. Cependant, toute la bande littorale de l'État, c'est-à-dire 1.000 kilomètres de longueur sur quelques kilomètres de profondeur, avec des terrains imprégnés de salpêtre, pourrait être utilement employée à cette culture et la quantité de terrain disponible est très considérable.

L'exportation annuelle des fibres de piassaba, de Bahia, varie entre 1.500 et 2.000 tonnes payant 18 p. 100 de droits d'exportation; celles des cocos et coquillos, entre 600 et 800 seulement, payant 5 p. 100 de taxe d'exportation.

XIV. — On ne peut pas dire que Bahia soit un pays d'élevage, cependant, il y existe de vastes campos où on élève un nombre assez considérable de bêtes à cornes, des mulets et des chèvres. Dans cet État, l'élevage n'est pas pratiqué dans des propriétés particulières comme dans le Rio Grande do Sul et les autres États du Sud. Les *fazendeiros* (éleveurs) de Bahia exercent cette industrie par le système communiste, dans les champs ouverts (*pastos abertos*), qui vont des vallées du littoral aux hautes terres du sertão. Par l'achat d'un petit lot de terrain pour y édifier une habitation pour lui et son personnel, ses compagnons plutôt, l'éleveur acquiert en même temps le droit de nourrir autant de bétail qu'il pourra. Grâce à ce régime d'élevage en commun, cette industrie est peut-être celle qui demande le moins de capitaux et... de travail; celui-ci se borne à réunir les animaux pour les marquer ou pour les vendre. L'éleveur s'en rapporte à la fécondité de ses animaux pour augmenter ses ressources; le bétail qui, en raison de la douceur du climat vit en absolue liberté, ne doit compter sur aucun soin dans ce pays: les vétérinaires sont inconnus. Un animal,

meurt-il, on lui enlève son cuir, la seule chose qui ait de la valeur, et tout est dit.

Tel qu'il est pratiqué, l'élevage approvisionne de viande Bahia et les principales villes; en outre, il se vend une grande quantité de cuirs et peaux; les cuirs salés valent 750 reis (1 fr. 15) le kilo et les secs 1.200 reis (1 fr. 80); les cornes et sabots entre 5 et 6 milreis le cent. Quoique l'industrie de l'élevage ne s'opère que dans certaines zones, l'État de Bahia exporte annuellement plus de 3.000 tonnes de cuirs et peaux qui payent 14 p. 100 de droits d'exportation.

XV. — Il existe, à Bahia, une certaine quantité de grandes propriétés, et cet État, comme ses voisins du centre et du sud, subit les inconvénients de ces latifundios, dont la plus grande partie reste inculte. On compte également un bon nombre de propriétés particulières moyennes plus ou moins cultivées; malgré cela, les terres *devolutas*, terres vacantes ou appartenant à l'État, représentent encore des étendues considérables que le gouvernement cède gratuitement aux colons en lots choisis dans les meilleures terres. Les entreprises de colonisation privée peuvent en obtenir également à des prix très minimes. Lorsqu'on veut acheter des terres sur lesquelles il se trouve des plantations, le prix est basé sur le nombre de pieds de plantes: ainsi, une plantation de cocotiers vaut 3 milreis par pied; de cacaoyer, également 3 milreis; de caféier, 5 milreis par pied.

Les terres de fazendas (fermes ou propriétés rurales) varient beaucoup, suivant leur situation et leur nature, de 15 à 25 et 30 milreis l'hectare et plus. Les terres *devolutas* sont vendues également suivant leur nature et situation entre 3 et 10 milreis (4 fr. 65 et 15 fr. 50) l'hectare (1).

XVI. — Si les produits des cultures que nous avons signalées forment actuellement la richesse la plus stable et la plus importante de Bahia, cet État est pourtant également renommé pour la valeur de son sous-sol, qui recèle les minéraux les plus précieux; il figure parmi ceux qui, pendant l'époque coloniale, envoyèrent le plus d'or à la couronne de

(1) Au change de 630 reis pour 1 franc.

Portugal, en même temps qu'une quantité respectable de diamants.

Les diamants et les carbonates que l'on rencontre assez abondamment dans de vastes territoires sont la seule richesse minérale faisant l'objet d'une exploitation régulière, pratiquée sans interruption dans l'État depuis une cinquantaine d'années. Le « Salobro », endroit où les communications sont relativement faciles, est exploité, rationnellement, par des sociétés françaises et anglaises qui emploient des procédés perfectionnés pour l'extraction. A part ces sociétés, l'extraction se fait par des procédés des plus primitifs, qui, cependant, donnent des résultats assez rémunérateurs aux groupes de garimpeiros (mineurs nomades) qui s'y livrent.

En raison de son étendue, la zone diamantifère de Bahia est assez difficile à déterminer exactement. Elle forme, en plein centre de l'État, un vaste triangle dont le sommet arrondi partirait de Barra et de Chique Chique, pour aboutir, côté gauche, à Rio de Contas, côté droit à la chute de Timbora, sur le rio Paraguassú; la base serait une ligne droite reliant ce dernier point à Rio de Contas en passant par Maracas, Lençoes formant le centre de ce triangle. En somme, on trouve des diamants depuis Monte Alto et Salobro, jusqu'à l'Itapicurú. Toutefois, les régions les plus justement réputées sont celles de Lençoes, Morro do Chapeo, Lavras Diamantinas, Andarahy, Orobó Grande, etc.

Comme nous l'avons vu plus haut, la production des diamants et carbonates qui figurent dans les statistiques officielles de sortie pour une valeur de quelques dizaines de contos, exportation des sociétés régulières, atteindrait, en réalité, une valeur de plus de 15 millions de francs. Cette production est facilement dissimulée, car la surveillance est bien difficile et illusoire.

L'or se trouve en abondance à peu près dans les mêmes zones; outre quantités d'endroits où le précieux métal a été signalé par des indices d'existence non suivis jusqu'ici de recherches sérieuses, d'importants gisements ont été constatés et quelques-uns exploités dans les districts réputés : d'Assuruá, de Chapada, dans la vallée du rio Verde, dans la

région de Chique Chique, à Minas do Rio de Contas, dans les serras de Andarahy, de Urubú, de Jacobina, de Soncora, sur les rivières Bromadinho, Itapicurú, à Gloria, près du rio das Eguas; à Morro de Fogo, Paramirim, Pambú, Bom Jesus dos Limoes, sur les rives du Rio Grande, et en bien d'autres endroits. Malgré l'importance et la valeur de ces gisements, le plus grand nombre ne fait l'objet d'aucune exploitation, faute de capitaux et aussi faute de bras en raison de l'ignorance et de l'indolence des habitants de ces régions.

Le cuivre existe en plusieurs endroits; à proximité de Jaguary, station du chemin de fer du São Francisco, se trouvent les mines de *Carahyba*, qui passent pour être extrêmement riches. Dans les environs de Maracas, il y a aussi des gisements qu'on dit d'une très grande valeur.

L'argent se rencontre dans les serras de l'Assuruá et de Borracho, dans le Tucano, à la chute de l'Inferno à Bomfim et dans les petits rios Bananeiras, Aipim et da Caixa.

On recueille du cristal de roche, des améthystes, des topazes, des marbres et des calcaires, entre Bomfim et Joazeiro, à Conquista, à Areia et à Timbo. Il y a encore, outre divers minéraux, plusieurs variétés de mica et de graphite.

XVIII. — Les plus exploitées des richesses minérales de l'État sont certainement les sables monazitiques; on en extrait le thorium qui sert à la fabrication des manchons à incandescence. Bahia est, pour l'Europe, le grand pourvoyeur de ce sable. On trouve de vastes dépôts de monazite sur toute la partie sud du littoral de Bahia, compris depuis le ruisseau Doce et Porto Seguro. La quantité de monazite qui existe dans ces dépôts disséminés sur la côte varie considérablement d'un moment à l'autre; cette variation dépendrait principalement des conditions atmosphériques. Le gouvernement de Bahia tire un bon profit de l'exportation des sables de monazite: celle-ci, en 1904, s'est exceptionnellement élevé à près de 3.000 tonnes; son exportation annuelle varie entre 2.000 et 2.300 tonnes, payant 25 p. 100 *ad valorem* de droits d'exportation.

Quelques mines de manganèse font aussi l'objet d'une certaine exploitation; ces mines assez importantes sont

situées avantageusement pour permettre le transport de leur production. Ce sont celles de Santo Antonio de Jesus, Areia, Amargosa, Nazareth, Pedras Pretas, Sapé, etc. Le minerai de manganèse de Bahia a une teneur en métal variant de 42 à 57 p. 100; il contient peu de soufre et d'humidité. En 1908, il n'y eut aucune exportation de manganèse de Bahia, car les prix auxquels étaient cotés les minerais bahianais en Europe compensaient mal les frais d'extraction et d'embarquement.

Une grande quantité était cependant en réserve, attendant une hausse de prix. En mars 1909, un seul navire sortit du port de Bahia avec un chargement de 6.000 tonnes con- signé pour les États-Unis. Au moment de notre passage arriva une commande de 15.000 tonnes pour l'Angleterre qui furent embarquées deux semaines plus tard.

Cette industrie est toutefois encore dans l'enfance et aurait besoin d'être un peu développée. Le Brésil, nous avons déjà fait cette constatation, manque encore d'une bonne législation minière; elle est en préparation. Suivant le régime actuel des mines le propriétaire particulier qui découvre des gisements de minéraux dans les terrains lui appartenant, a le droit de les exploiter et de disposer de leurs produits en toute liberté. Le gouvernement délivre des concessions pour l'exploration des terres vacantes, garantissant à celui qui en fait la découverte, le droit à la propriété de la mine. Les droits d'exportation sur les produits miniers sont généralement bas, sauf sur la monazite : 2 p. 100 sur l'or, 5 p. 100 sur le manganèse, le cuivre, les diamants et les carbonates.

Tel qu'il vient d'être fait, l'exposé des ressources de l'État de Bahia peut paraître une amplification; il n'en est rien : il reste encore au-dessous de la réalité, car les mots de fertilité et de richesse reviennent si souvent sous la plume qu'on cherche à les éviter. Cet État, en regard de quelques autres, est certainement privilégié, car il possède tout ce que les autres produisent : le café, comme São Paulo et Rio de Janeiro; le caoutchouc, les bois, les résines et plantes médicinales, comme Pará et Amazonas; les fibres et les bois,

comme le Parana ; le sucre, comme Alagoas et Pernambuco ; le coton, comme Sergipe ; les diamants, l'or, le cuivre, le fer, le manganèse, comme Minas Geraes ; les sables de monazite, comme Espirito Santo ; les cuirs et peaux, comme le Rio Grande do Sul ; les champs d'élevage du Piahy, avec en plus le cacao, le tabac et les carbonates qui sont sa spécialité.

XIX. — Malgré ses richesses multiples, un phénomène qui s'est accentué ces dernières années fait que le Trésor de l'État de Bahia ne se trouve pas dans une situation aussi prospère qu'il devrait l'être si l'on tient compte du nombre et de l'importance de ses produits. En effet, en consultant les statistiques, on est surpris de voir que les recettes de l'État ont continuellement baissé depuis 1901 jusqu'à ce jour, donnant sur les évaluations budgétaires une différence en moins qui s'est élevée de 1.500 à 2.000, 2.600, 4.600 (en 1905), 3.000 et 3.300 contos ; en 1908, la différence de recettes était de près d'un quart en moins sur celle de 1900. Chose curieuse, ce fait n'est pas dû à la diminution des ressources économiques de l'État, l'étude des statistiques d'exportation démontre, au contraire, le constant développement de la production. Prenons le cacao et le caoutchouc comme exemple ; il sortit en 1900, 13.141 tonnes de cacao, et 102 tonnes et demie de caoutchouc. En 1908, l'exportation du premier s'élevait à 22.775 tonnes et celle du caoutchouc à 983 tonnes, exportation qui doubla encore l'année suivante. Seule, celle du tabac a quelque peu fléchi pour les causes que nous avons indiquées.

Cette diminution des recettes de l'État, perçue *ad valorem* et heureusement en partie arrêtée aujourd'hui, est due principalement à ce fait que, si la production des principaux produits d'exportation a augmenté, leur valeur en échange a beaucoup diminué. D'autre part, il ne fait pas de doute qu'une contrebande effrénée prive le Trésor d'importantes recettes. Nous ajouterons, en outre, que l'état embryonnaire dans lequel se trouve le commerce d'exportation bahianais laisse place à des intermédiaires nombreux qui achètent et vendent pour le compte de tiers. Les relations commerciales de l'État nous ont également paru un peu

étroites, timides, toujours les mêmes; la spéculation mercantile est l'âme de tout le commerce, il faudrait aux produits de Bahia de nouvelles dérivations à son exportation. Pour cela, il doit faire quelques efforts, une propagande tenace, active, intelligente, minutieuse et surtout sérieuse dans ses informations, à laquelle les exportateurs actuellement craintifs et sans initiative devraient eux-mêmes s'associer.

Bahia ne manque pas d'hommes de valeur, voire d'hommes d'État, car il a procuré à l'Union quelques-uns de ses plus remarquables ministres et ses fils occupent partout les meilleures et les plus hautes fonctions; les ressources les plus variées abondent dans le pays et il ne doit pas être difficile de trouver le moyen de donner au budget plus de souplesse et de le faire se solder par de forts excédents. Dans cet État, l'industrie, le commerce, l'agriculture, offrent un champ très vaste pour toutes les initiatives, principalement dans le centre et de nombreux points de l'intérieur, où des richesses importantes attendent toujours d'être utilisées. Il appartient à l'État, secondé par le Gouvernement Fédéral, de faciliter le développement de ces contrées où n'ont pas encore pu pénétrer, sauf de rares exceptions, les méthodes et l'outillage perfectionnés employés aujourd'hui dans l'industrie extractive et l'agriculture modernes, en augmentant, ce qui est son plus vif désir, les moyens de transport, de façon à rapprocher les centres producteurs anciens ou nouveaux des marchés de vente et de consommation.

C'est là l'œuvre de l'avenir, un avenir qui pourrait être proche si la politique, qui à Bahia comme dans d'autres États du Brésil, annihile les forces vives du pays, voulait bien faire trêve et cesser de stériliser les efforts des gouvernements, dont l'administration et les bonnes intentions sont entravées par les appétits particuliers et les intrigues.









# LIBRAIRIE ORIENTALE ET AMÉRICAINE

---

EDM. J. P. BURON

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

---

WARRINGTON DAWSON

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

---

C<sup>TE</sup> MAURICE DE PÉRIGNY

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

---

DÉSIRÉ PECTOR

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

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

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

*(The Geographical Journal, Londres.)*

---

LOUIS CASABONA

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

---

HENRY ROLLIN

*Enseigne de vaisseau.*

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

---

MARCEL BRUNET

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