

PAUL WALLE

Chargé de mission du Ministère du Commerce.

N° 98

—
AU BRÉSIL

F

—
ÉTAT

DE

RIO DE JANEIRO

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE

E. GUILMOTO, Éditeur

6, Rue de Mézières, PARIS

—
1912

A2

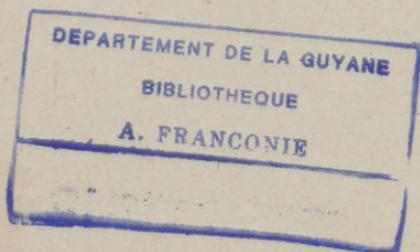
Consulat du Brésil
Cayenne

AU BRÉSIL

ÉTAT

DE

RIO DE JANEIRO



DU MÊME AUTEUR

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

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

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

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

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

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

PAUL WALLE

Chargé de mission du Ministère du Commerce.

—
AU BRÉSIL

—
ÉTAT

DE

RIO DE JANEIRO

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINÉ

E. GUILMOTO, Éditeur

6, Rue de Mézières, PARIS

—
1912

PRÉFACE

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

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

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

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

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

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

L'événement a résolu la question.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) 88 millions au commerce général.

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

E. LEVASSEUR.

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

Mesures de Poids

Tonelada ou tonne.	793 kg. 238
Quintal	58 kg. 758
Arroba métrique.	15 kg.
Libra ou livre	458 gr. 03
Onza ou once	23 gr. 69
Oitava ou octave.	3 gr. 58

Mesures de longueur

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

Mesures de distance

Legua ou lieue géométrique :	6 kilomètres.
---------------------------------	---------------

Mesures de Superficie agraires

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

Mesures de Capacité

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

Mesures de Capacité pour liquides

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

Quilate ou carat pour peser les diamants 0 gr. 1922

Monnaies

Le *milreis* ou 1.000 reis peut être considéré comme l'unité monétaire au Brésil, au pair de 27 pence, il vaut 2 fr. 84 au change actuel qui forme une sorte de pair; depuis 1906, le milreis vaut 1 fr. 53. Le *conto* de reis qui fait 1.000 milreis équivaut actuellement à 1.610 fr.

ÉTAT DE RIO DE JANEIRO

CHAPITRE PREMIER

I. Nictheroy. — II. Aperçu descriptif. — III. Forêts, cultures et moyens de transports. — IV. Pétropolis ville de plaisance. — V. Pétropolis industrielle. — VI. Industrie de la soie. — VII. Campos. — VIII. S. João da Barra, S. Fidelis. — IX. Macahé. — X. Cabo Frio, Imbetiba, la « Sacristia ». — XI. Cantagallo, de Nictheroy à Nova Friburgo. — XII. Vassouras, Rezende, Barra do Pirahy, Angra dos Reis, etc.

I. — Quittons maintenant le District Fédéral, sa capitale et son mouvement pour nous transporter dans l'État de Rio de Janeiro. Pour cela, il ne sera pas tout d'abord nécessaire de se mettre en frais de voyage et de gagner l'intérieur. Précisément, en face de Rio qu'elle regarde et lui faisant pendant de l'autre côté de l'eau, se trouve Nictheroy, la capitale de cet État. Pour s'y rendre, il n'y a qu'à traverser la baie, ce que l'on fait facilement par les vapeurs de la Compagnie Cantareira, les bonds maritimes, comme on nomme les vapeurs spéciaux qui établissent des communications directes entre divers points de la baie. Ces bateaux solides et confortables accomplissent le trajet en vingt minutes; le prix du voyage est des plus modiques, 300 reis. Un départ a lieu tous les quarts d'heure; cette petite traversée, au milieu de la baie, ne manque pas de charme; on serpente au milieu de grands steamers, des vaisseaux de la marine de guerre brésilienne, au milieu des vapeurs de tous pavillons. A chaque tour de roue, le panorama se modifie sur la baie ou sur les îles (1) qu'elle renferme. Il y a toujours grande foule sur ces

(1) Il y a dans la baie de Rio, près d'une centaine d'îles ou îlots; parmi les principales, il faut noter la Ilha das Cobras, toute proche de la ville et celle qui semble s'élever le plus au-dessus des eaux; on y voit la caserne du bataillon naval et l'Hôpital maritime, tout autour il y a les ateliers de l'arsenal. L'île des Enxadas, où

vapeurs, car Nictheroy pourrait être considérée comme un faubourg de Rio; plus de quinze mille personnes font journellement la navette entre les deux villes, les unes pour y faire des emplettes, les autres pour s'y rendre à leur travail ou à leurs affaires.

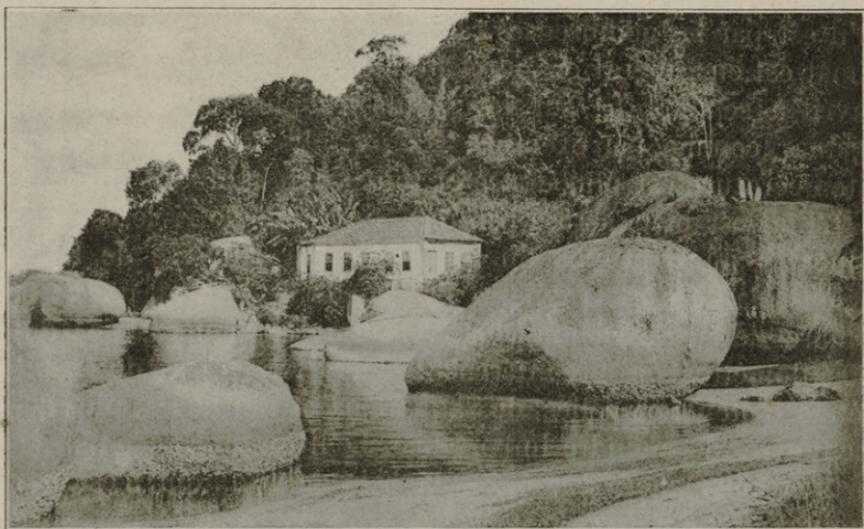
En tant que ville, Nictheroy n'offre à l'œil rien de bien particulier; elle a l'aspect calme d'une ville de province, et forme un contraste frappant avec Rio, où l'activité et l'animation sont intenses. Là, au contraire, les rues sont tranquilles et on note partout une grande sérénité dans l'air et dans les choses. Nictheroy était autrefois un petit village de pêcheurs, connu sous le nom de Praia Grande; grâce à son heureuse situation, celui-ci devint peu à peu le faubourg de la capitale; c'était surtout, en raison de ses belles plages, une ville de bains; un grand nombre de négociants de Rio vinrent y habiter, n'ayant dans la capitale que leurs bureaux et leurs magasins. Le village devint chef-lieu de la province, puis capitale d'État, lors de la proclamation de la République. La ville actuelle, malgré ses rues larges, bien pavées et entretenues, principalement au centre, est surtout un composé de riches villas, de maisons de campagne et d'habitations bourgeoises; on n'y voit guère de grands édifices, car on ne peut considérer comme tels le palais de la Municipalité et le palais du Gouvernement, qui sont assez jolis; la gare du chemin de fer Leopoldina est un beau monument. Grâce aux tramways électriques, la population s'étend fort loin; les habitations se cachent au milieu des jardins, partout la végétation abonde et les environs de la ville sont vraiment ravissants. Les rues et la plage sont profusément éclairés à la lumière électrique. L'éclairage, comme les transports, sont assurés par la raison sociale Guinle et C^o, de Rio, concurrente, comme nous l'avons dit, de la Light and Power.

Nictheroy se divise en trois quartiers principaux : São Domingos, Praia Grande, le plus central et le quartier du commerce, puis São Lourenço. Le littoral de la baie, aux environs de la ville, forme des plages de toute beauté qu'on peut parcourir à l'aide

se trouve l'Ecole navale dans une situation belle et salubre. L'île du Governador où se trouve un dépôt de poudre. L'île des Matos, l'île Paqueta, la plus jolie, la plus pittoresque par ses sites et sa végétation, l'air y est pur et frais; cette île est le lieu de promenade favori des habitants de Rio. L'île das Flores, ou île des fleurs, également très jolie, a été choisie pour y édifier l'hôtel des Immigrants.

des bords électriques. La plus curieuse est certainement celle d'Icarahy, qui, dans sa première partie, laisse voir de petits îlots de granit capricieusement découpés par les flots ; parmi ceux-ci figure un énorme monolithe isolé, nommé *Itapuca* ou pierre percée ; tout autour des autres rochers, aux formes bizarres, il y a, près de la plage, quelques bassins ou cuvettes peu profondes, où l'eau reste toujours d'une grande limpidité. Les plages das Flechas et d'Icarahy se suivent ; le Canto do Rio, qui termine cette dernière, est un coin très pittoresque.

Nitheroy a une population de 35.000 à 40.000 habitants ;



ÉTAT DE RIO DE JANEIRO. — Un coin de l'île Paqueta.

dans ses environs, il y a d'importantes carrières et des fours à chaux, ainsi qu'une manufacture de poudre et de munitions de guerre. Toutefois, l'importance commerciale de la ville est encore peu considérable. Il y a une dizaine d'années, l'État de Rio de Janeiro voulut changer sa capitale : Pétropolis, aristocratique résidence d'été, fut donc élevée au rang de capitale ; mais, quelque temps après, les services administratifs et le gouvernement (1) vinrent se réinstaller à Nitheroy, qui reste définitivement la

(1) Le président de l'Etat de Rio de Janeiro n'exerce ses fonctions que pendant trois ans ; le pouvoir législatif de l'Etat est exercé par une Assemblée composée de 60 députés, élus de trois en trois ans. La session s'ouvre au 1^{er} août et dure trois mois.

vraie capitale de l'État de Rio de Janeiro. Pétropolis n'a toutefois pas été dépouillée de ce titre et reste capitale *in partibus*.

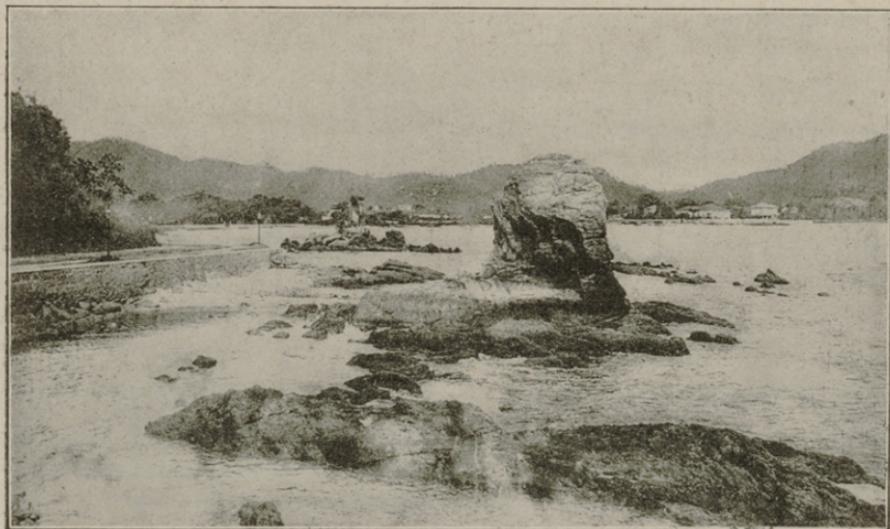
II. — L'État de Rio de Janeiro est un de ceux qui furent les premiers peuplés et cultivés, et, en raison de sa petite superficie, 69.000 kilomètres carrés, un de ceux où la population est relativement dense; celle-ci est d'environ 1.500.000 habitants. Le sol de cet État, qui confine avec ceux de Minas Geraes et Espirito Santo, au Nord, et avec São Paulo, à l'Ouest, apparaît absolument inégal; à l'Est et Sud-Est, on y trouve de vastes campos et des lagunes; vers l'intérieur, il est montagneux, traversé qu'il est par les nombreuses ramifications de la Serra do Mar. Le climat est en général chaud et humide sur le littoral, du mois d'avril à septembre; sur les points les plus élevés des serras voisines, comme, par exemple, Therezopolis, Nova Friburgo, etc., la température est plus douce et tout à fait salubre.

L'État est bien arrosé par une vingtaine de rivières, toutes affluentes du Parahyba du Sud, rio qui traverse de fertiles régions plantées de caféiers. Il possède également un certain nombre de lacs très importants, comme la lagune Feia, qui a 180 kilomètres de circonférence; celle d'Araruama, de 42 kilomètres d'étendue; celles de Saquarema et de Marica, plus quelques autres de moindre importance. Le littoral possède plusieurs ports et bons ancrages; outre la baie de Rio, qui n'est pas à compter, il y a encore le port de Angra dos Reis.

La lisière « baixada » littorale de l'État de Rio de Janeiro, est en général basse et marécageuse; il est question d'assainir cette zone, dont on ne tire encore aucun parti, au moyen de drainages. A cet effet, la région a été divisée en quatre sections: la première embrasse une superficie approximative de 375.000 hectares, lesquels sont arrosés par une dizaine de rivières, dont le Macacú, le Guapi et ses affluents, l'Estrella, le Magé, le Suruhi, le Sarapuhi, le Pilar et les différents affluents de ces rivières. La deuxième zone couvre une superficie de 868.000 hectares et est baignée par les rios Macahé, São Pedro et affluents, les lagunes, Urusahi, Macahé Lagoa Feia, de Cima et autres moins importantes, les rios Parahyba, Muriahi et leurs affluents. La troisième section comprend 398.000 hectares, où coulent les rios Bacahá, São João, Capivari et leurs affluents; la quatrième section est de

150.000 hectares environ, comprenant toute la zone littorale, depuis la rivière Iguassu jusqu'à la ville de Parati, zone comprise dans le bassin du Guandu. Cette zone, convenablement drainée, peut donner un total de 1.788.000 hectares favorables à toutes les cultures et à l'élevage, dont nous aurons à parler plus loin.

III. — La forêt vierge s'étendait autrefois sur toute la zone littorale; on l'a exploitée sans mesure et des dévastations inconsidérées s'observent dans ce qui en reste; si ces dégâts continuent, ils pourraient entraîner dans l'avenir des conséquences déplorables. Cependant, en arrière de la baixada, il existe encore



ÉTAT DE RIO DE JANEIRO. — Plage d'Icarahy.

dans toute la Serra do Mar des forêts importantes qui, protégées contre le vandalisme, resteront longtemps encore la richesse de la région. Les principales essences qu'on trouve dans ces forêts, car il serait difficile de les signaler toutes, sont : le *pao Brazil* ou bois Brésil, le *peroba*, sorte de chêne très élevé qui est employé dans la charpente, l'ébénisterie et les constructions navales; le cèdre, le palissandre, le *peroba revesa*, bois moucheté d'un jaune d'or vif et brillant, qu'on emploie surtout en Europe pour meubles de luxe; diverses sortes d'*ipés*, bois dont les Indiens tirent leurs arcs et leurs flèches; l'*ipé roxo* (roux), le *pao d'arco*, la *cannela preta* ou cannelle noire, etc.

Les principales cultures de l'État de Rio de Janeiro sont : le café, la canne à sucre qui détrône aujourd'hui la première, le coton, le tabac, etc. L'activité industrielle, agricole et commerciale de cet État est encore grande, mais elle a beaucoup diminué à la suite de la crise du café dont les plantations trop vieilles ne produisaient plus un bon rendement ; de nombreuses terres fatiguées sont aujourd'hui employées à d'autres cultures, les forêts dont nous avons parlé ayant été détruites en partie pour faire place aux plantations de canne à sucre.

Ce qui facilite le mouvement commercial de l'État de Rio de Janeiro et pourrait le développer bien davantage, c'est qu'il est amplement desservi par les nombreuses lignes ferrées de la Leopoldina, dont le parcours total dans l'État est de 2.400 kilomètres. Cette Compagnie construit à l'heure actuelle un embranchement vers la partie est de l'État de Minas et prolonge sa ligne littorale jusqu'à Victoria, capitale de l'État d'Espírito Santo, et ville d'un avenir commercial et industriel considérable ; il ne reste plus qu'à achever un parcours insignifiant, et, d'ici peu, Victoria sera liée à Rio par voie ferrée⁽¹⁾. Le réseau tend à s'accroître chaque jour vers les extrémités de l'État, donnant une issue facile à tous ses produits. C'est, en raison de sa proximité, vers Rio que se dirigent ces produits ; la facilité de s'y rendre soit par mer, soit par terre, fait de la culture des plantes maraichères, légumes de toutes sortes, fruits et fleurs, une des branches de l'agriculture qui donnent les résultats les plus fructueux. De longtemps, on ne pourra arriver à approvisionner Rio des légumes qui lui seraient nécessaires ; il y a donc place pour nombre d'agriculteurs ; la terre ne manque pas et est d'un prix minime.

L'État de Rio de Janeiro produit une grande quantité de sucre dont la presque totalité reste dans l'État ou le District Fédéral ; il existe un grand nombre d'*engenhos* ou fabriques de sucre, parmi lesquelles une cinquantaine très importantes dont 25 dans le municipe de Campos, les autres dans ceux de Santa Cruz, Macahé, São Fidélis, São João da Barra et Itapemirim. Ces fabriques sont très bien outillées et donnent de beaux bénéfices malgré les bas prix du sucre. Il est vrai que celui-ci est en grande

(1) Cette ligne est achevée et vient d'être inaugurée.

partie consommé sur place. L'État possède en outre 25 filatures et fabriques de tissus de coton dispersées dans les principaux centres; autour de Pétropolis il y en a déjà 11.

IV. — La ville de Pétropolis, la plus importante de l'État, se trouve à deux heures et demie de Rio de Janeiro et à 750 mètres d'altitude au milieu des hautes vallées de la serra da Estrella; pour s'y rendre on traverse la baie en vapeur. Celui-ci part de la Prainha, à l'extrémité de l'Avenida Central, puis passe à côté d'un grand nombre d'îles dont l'énumération serait trop longue; après avoir laissé à droite l'île de Paqueta, la jolie petite île de Pedra Rachada (Pierre fendue), on débarque à Mauá, pour prendre sur le quai même le chemin de fer, le premier qui fut construit au Brésil. On arrive au pied de la montagne après une demi-heure de course au milieu d'un maquis de broussailles, d'arbres et de lianes de toutes tailles et de toutes formes. Puis ayant changé de locomotive le train s'engrène sur une voie à crémaillère et opère l'ascension de la serra dos Orgãos, laissant entrevoir aux voyageurs les beautés de la baie et celles d'une végétation incomparable. On peut se rendre à Pétropolis par voie de terre, il faut alors aller prendre le chemin de fer au faubourg de San Francisco, au moyen de la ligne « Central » ou par le tramway de Villa Isabel, et Engenho Novo. Toutefois le moyen le plus commode est celui qui emprunte la voie maritime. Les départs ne sont pas fréquents, les personnes qui habitent Pétropolis ayant leurs occupations à Rio quittent cette ville à 4 heures de l'après-midi pour ne revenir que le lendemain par le train qui part de Pétropolis à 7 heures $1/4$ et arrive à 10 heures. Le touriste qui part de Rio peut prendre un train qui part de la Prainha à 6 heures $1/2$. Le prix du voyage était autrefois assez onéreux, il n'est plus aujourd'hui que de 8 milreis aller et retour; les dimanches et jours fériés il y a des trains d'excursion au prix de 5 milreis aller et retour.

Pétropolis est une ancienne colonie allemande qui, sous l'Empire, fut transformée en une ville de plaisance, la population peut atteindre 40.000 habitants. La ville s'étend fort loin, courant au fond d'un certain nombre de vallées convergentes dominées par des montagnes boisées. Les rues et avenues serpentent au milieu des collines couvertes d'une belle et abondante végétation, bordées de nombreuses et élégantes villas, de maisons enfouies

au milieu des jardins, habitées par tout ce que Rio et l'État comptent de plus riche. La ville est abondamment éclairée à l'électricité; parmi les meilleurs édifices on remarque le palais de la Municipalité, la Police, le Forum et l'Hôpital plus de nombreux collèges étrangers. Aux environs on remarque des chemins et des routes magnifiques qui, pendant la saison, sont sillonnés par des automobiles, bicyclettes, équipages de toutes sortes. Les promenades les plus intéressantes sont celles du Alto do Imperador, Residencia, la Cascatinha, do Morin et Itamaraty.

La population ouvrière occupe les faubourgs éloignés parmi lesquels ceux de la Mosella, Rhenania, Morin, Alto da Serra, Palatinato et Ingelheim, où se trouvent différentes fabriques. Les rues principales sont celles de 15 de Novembro, Koeler, Ypiranga, 7 de Setembro, etc. Il n'existe pas de tramways à Pétropolis, le trafic dans la ville et les environs se fait au moyen de véhicules de place. Les prix sont les suivants : 3 milreis pour une course en victoria, 5 milreis pour la première heure et 1.500 reis pour chaque demi-heure ou fraction en plus; 1 milreis pour une course en tilbury, 2 milreis pour une heure, et 1 milreis par heure ou fractions suivantes. Une promenade pour la Cascatinha coûte 5 milreis en voiture et 3 milreis en tilbury. Il y a en outre pour cet endroit un service de diligence qui fait le trajet cinq fois par jour à raison de 500 reis.

Nous ne nous expliquons guère l'engouement des habitants de Rio pour Pétropolis; certes le séjour y est charmant pour ceux qui n'ont pas d'occupations : l'été, la température y est agréable, rafraîchie par la brise du soir courant à travers les vallées, mais il y pleut souvent et le voyage est long; d'ailleurs aujourd'hui il ne manque pas de beaux endroits salubres et bien desservis dans les environs de Rio. C'est à Pétropolis que résident la plus grande partie de l'année les ministres plénipotentiaires chargés d'affaires auprès du gouvernement brésilien. C'est là une tradition; on concevait parfaitement cette prédilection sous l'Empire pendant lequel la Cour habitait cette ville presque toute l'année pour fuir l'insalubrité de la capitale. Aujourd'hui, ces raisons n'existent plus, les ministres sont toute l'année à Rio et le Président de la République ne le quitte que peu de temps. Aussi certains ministres étrangers parmi lesquels le ministre d'Allemagne ont installé leur légation à Rio; là, ils sont au centre de l'activité et

à même de renseigner rapidement leur pays sur toutes les affaires qui peuvent se produire, le mouvement ne semble pas encore s'être généralisé, à Pétropolis on est loin de tout tracas, loin des importuns. Le rôle des diplomates ne consiste-t-il pas à faire parler d'eux le moins possible?

Les vivres de première nécessité sont à Pétropolis relativement bon marché, la ville est fort bien approvisionnée en oiseaux de basse-cour, œufs, fruits, pommes de terre, légumes, etc., la viande de bonne qualité n'exécède pas 800 reis le kilo. Tous ces produits sont amenés par les colons des environs, où la culture maraîchère a pris un certain développement ainsi qu'à Therezopolis et à Nova Friburgo. Dans la serra où il arrive parfois que le froid soit assez vif, le climat est favorable pour toutes les cultures. Tous les fruits et légumes d'Europe y viennent également bien.

V. — Pétropolis n'est pas seulement une ville de plaisance élégante et à la mode, c'est aussi une ville industrielle, car la ville comprend aussi de lointains quartiers. Grâce à de nombreuses chutes d'eau qui jaillissent des montagnes, plusieurs filatures sont installées dans des sites divers. La principale est celle de « Cascatinha » de la C^o Pétropolitana, elle occupe 1.100 ouvriers qui constituent la majeure partie de la population du deuxième District et dont la production mensuelle est de 7.500.000 mètres de coutil et tissus blancs et de couleur. La fabrique de tissus « D. Izabel » est une des fabriques du Brésil qui donne les meilleurs dividendes, elle produit 9.000 mètres par jour des mêmes tissus avec 260 ouvriers; puis viennent les fabriques de « São Pedro de Alcantara », la « Cometà », plus cinq ou six autres occupant de 150 à 200 ouvriers. D'autre part, on y trouve encore une fabrique de chemises et de manchettes, plus deux autres de chaussettes.

Il faut tout particulièrement signaler deux fabriques de tissus de soie, situées dans les faubourgs de Morin et Bingen; ces fabriques ne produisent que 250 mètres de tissus par jour, mais des agrandissements sont opérés en vue d'augmenter la production qui ne suffit pas aux demandes. On sait que les tissus de soie sont au Brésil taxés d'une façon exorbitante, ces fabriques réalisent donc des bénéfices considérables; toute la matière première est importée d'Italie. Cette industrie naissante est de celles

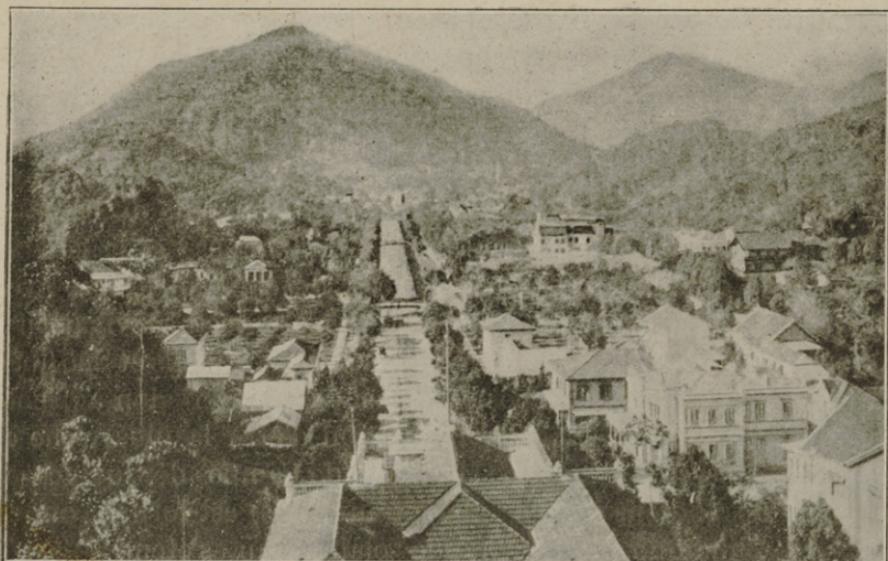
qui doivent donner au Brésil les résultats les plus fructueux, il faut donc s'étonner que l'élevage du ver à soie ne soit pas encore développé dans les environs de Pétopolis et dans nombre d'autres endroits qui se prêtent admirablement à la culture du mûrier.

VI. — La sériciculture s'est fort peu développée au Brésil, et il existe seulement quelques fabriques de soieries dans les États de Rio, de São Paulo, de Santa Catharina et du Rio Grande do Sul, employant les cocons du pays; les quantités offertes sont peu considérables. Cela est fait pour étonner, car les mûriers et les vers à soie introduits au Brésil par les Portugais y trouvèrent des conditions favorables à leur existence. En 1895, on voyait, dans une exposition, de fort beaux exemplaires de *Bombyx muri* et des fils et tissus de belle qualité, les uns élevés et les autres fabriqués par un industriel brésilien. Bien que le mûrier prospère parfaitement partout, surtout dans l'État de Minas Geraes, où nous en avons vu de grandes quantités, l'élevage du ver à soie serait à peu près abandonné, sauf dans les colonies italiennes de São Paulo et dans les États du Nord, qui le pratiquent sur une petite échelle.

L'industrie de la soie pourrait pourtant donner au Brésil des résultats magnifiques, car, indépendamment du bombyx muri ou ver à soie commun, il existe, dans divers États, et notamment dans celui d'Espirito Santo, d'où il semble originaire, un bombyx, le *Saturna anxioto*, que le populaire nomme *porta espelho* ou *berboleta espelho*, c'est-à-dire papillon-miroir. Les bombyx indigènes se nourrissent de la feuille de ricin, plante que l'on trouve partout en abondance. La soie de cet insecte, analysée par les fabricants de Paris et de Lyon, fut considérée parmi les meilleures pour la blancheur, la force, l'épaisseur et la longueur de ses fils. A l'état de chenille, le saturnia anxioto est d'un vert vif, un peu jaunâtre, il porte sur le corps des tubercules de couleur orange, il est très résistant et peu sujet aux maladies des vers à soie communs; son cocon est piriforme, d'un gris argenté. Il existe sept espèces de ver à soie, mais le meilleur est celui dont nous venons de parler, le porte-miroir; son élevage serait des plus avantageux, d'autant plus que, tout récemment, le gouvernement brésilien, pour encourager la sériciculture, a décidé de délivrer des primes importantes qui s'élèvent jusqu'à 3.000 francs pour

les agriculteurs ayant planté 2.000 pieds de mûrier et à 1 franc par kilo de cocons obtenus dans le pays.

Les industries des environs de Pétropolis sont évidemment prospères, mais elles le seraient bien davantage si elles étaient soulagées de deux fardeaux : l'impôt inter-estadoal et les lourds tarifs de transports payés à la « Leopoldina », sans compter divers tributs. Dans les principaux centres de l'État de Rio de Janeiro, on trouve encore un certain nombre d'industries dont les plus prospères sont les brasseries, les distilleries et les



PÉTROPOLIS. — Avenue Koeler.

fabriques de conserves et de cigares. Mais partout, ce sont les raffineries de sucre et les fazendas de café qui sont les plus nombreuses.

VII. — Campos est, après Nictheroy et Pétropolis, la ville la plus peuplée de l'État (23.000 habitants); elle en est aussi la plus commerciale, située à l'extrême nord sur la rive droite du fleuve Parahyba, qui, à cet endroit, a 300 mètres de large, à 50 kilomètres de la côte; la ville s'étend sur plus de 3 kilomètres le long du fleuve et s'élargit de 2 kilomètres vers l'intérieur. Un pont de 345 mètres de long unit Campos à l'autre rive de Parahyba, sur laquelle s'édifie une autre cité, qui est le prolongement

de Campos. La ville présente un bel aspect, les rues sont propres, éclairées au gaz et à l'électricité; ce fut la première ville brésilienne qui employa, en leur temps, ces deux modes d'éclairage; les tramways sont à traction animale et sur le point d'être transformés. La ville possède quelques beaux édifices, entre autres, la « Camara municipale », la « Bibliothèque municipale », l'église de Nossa Senhora Mãe dos Homens (Notre Dame Mère des hommes), la Santa Casa de Misericordia, où sont annuellement soignés plus de 2.000 malades, non seulement du municipe de Campos, mais des arrondissements voisins de Minas Geraes et d'Espírito Santo. Il y existe plusieurs bons établissements d'enseignement, le « Lycéu de Humanidades et École Normale », le « Lycéu National » et le « Lycéu Bittencourt da Silva » école d'arts et métiers.

Campos est un centre commercial et industriel d'un très grand mouvement; elle possède deux établissements de banque, la « Banco Commercial et Hypotecario de Campos » et la « Caixa Depositaria de Campos », deux stations de chemin de fer, avec arrivées et départs chaque jour; elle dispose de la navigation à vapeur et à voile sur le rio Parahyba jusqu'à São Fidélis et São João da Barra. La ville de Campos est le centre d'une région agricole des plus florissantes, elle a la réputation d'être la plus riche et la plus prospère de l'État. Le Municipe de Campos de Goytacazes (du nom des Indiens qui l'habitaient autrefois) est formé, comme son nom l'indique, d'une grande plaine qui s'étend jusqu'à l'Atlantique; du côté de l'ouest, où se trouve la vallée du Muriahé, il est montagneux. La population totale du Municipe de Campos est de plus de 100.000 habitants; l'industrie principale de cette région est le sucre; il y existe plus de quarante raffineries de ce produit avec un certain nombre dits « Engenhos Centraes » usines (1), sortes de raffineries modèles disposant d'un outillage moderne de toute origine. La culture de la canne à sucre, de diverses céréales et autres produits est, en général, faite d'une façon rationnelle. En résumé, Campos peut être considéré

(1) Les principales sont : C^{ia} Agricola de Campos, à São João da Barra, capital de 2.000 contos, produit 740.000 sacs de 60 kilos; C^{ia} des sucreries brésiliennes (Capims) à Campos, au capital de 1.600 contos, produit 810.000 sacs; « Paraiso » au capital de 1.000 contos, produit 450.000 sacs, ces deux engenhos appartiennent à la même société française. Les Héritiers de J. de Carvalho, au capital de 1.200 contos, produisant 390.000 sacs, etc.

comme une ville de progrès et d'avenir, dont le développement ne fera que s'accroître en raison de ses faciles communications par voie ferrée, avec Minas et Espirito Santo.

VIII. — *São João da Barra*, est un petit port situé au nord de l'État de Rio, à l'embouchure du Rio Parahyba do Sul; c'est à 5 kilomètres de cette embouchure que se trouve, sur une langue de terre, peu élevée et large d'un kilomètre, la petite ville de São João qui, après avoir eu un grand mouvement commercial, semble aujourd'hui un peu en décadence, sans doute en raison de la prospérité croissante de Campos, qui se trouve sur le fleuve, à 40 kilomètres plus haut.

La barre du Parahyba a le grand défaut de manquer d'eau; aux équinoxes de marée haute, pleine mer, il n'y a qu'une profondeur de 2^m,30 à 2^m,60; de là la difficulté d'entrer pour les vapeurs, il leur faut souvent attendre plusieurs jours l'opportunité d'entrer; les vents, suivant qu'ils soufflent de l'un ou de l'autre côté, ont une influence sur la profondeur; ceux du nord font baisser les eaux, ceux du sud augmentent la profondeur.

Par sa situation, le port de São João da Barra est l'issue naturelle de la vaste zone nord de l'État de Rio de Janeiro, d'une partie du sud d'Espirito Santo, et d'une partie du sud-est de l'État de Minas. C'est pour ces motifs que le gouvernement fit faire des études pour l'amélioration de la barre, et déjà une quantité de matériel destiné aux installations et aux travaux de dragage était arrivée, lorsqu'il fut décidé d'interrompre momentanément ces travaux et tout le matériel fut cédé à l'État de Rio Grande do Sul pour l'étude de la barre dont la suppression était plus urgente. L'embouchure du Parahyba, la ville de São João et celle de Campos sont reliées par une petite ligne ferrée dite « Campista » appartenant à la Leopoldina.

Également à 40 kilomètres en amont de Campos se trouve la petite ville de *São Fidelis*, placée sur la rive droite du Parahyba, centre qui communique avec les précédents par bateaux à vapeur de petit calage qui desservent, non seulement la ville, mais les fazendas et fabriques de sucre, installées le long des rives du rio. Ces vapeurs remorquent des embarcations à fond plat et couverts qu'on nomme des *pranchas*, du même nom que les wagons plate-forme du chemin de fer.

IX. — *Macahé* est une des plus vieilles agglomérations du

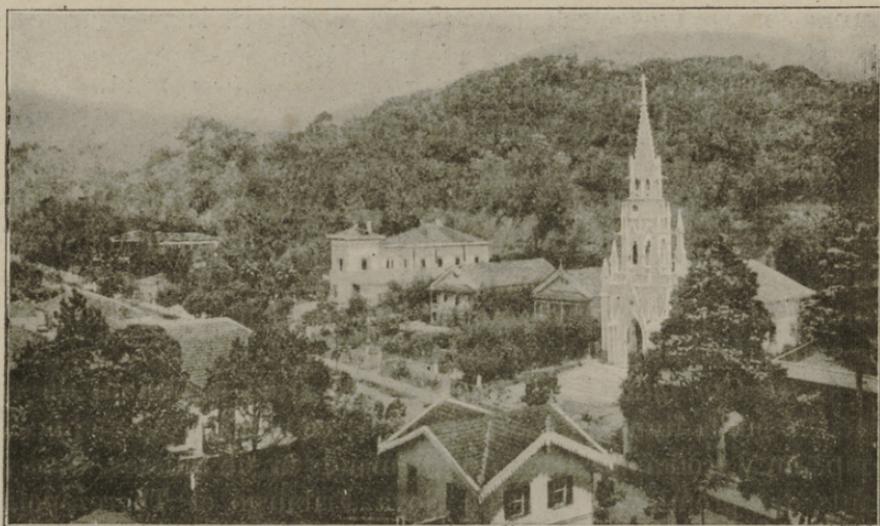
littoral brésilien, c'est un petit port admirablement situé sur la rive droite du rio de ce nom; il a un de ses côtés tourné vers un bassin séparé de l'Océan par une étroite bande de sable qui constitue la rive gauche du rio. L'entrée de cette anse est rendue dangereuse par l'existence de divers récifs, aussi n'y voit-on pas de grands vapeurs; du reste, Macahé et les localités voisines utilisent également la rade da Concha, où les navires sont à l'abri quand le vent souffle du Sud ou du Sud-Est; la mer y est agitée quand les vents viennent d'ailleurs. La ville de Macahé n'est pas grande, sa population est de 8.000 habitants environ, on n'y voit aucun édifice digne de mention; par contre, la population des environs s'élève à 45.000 habitants; la canne à sucre est la principale culture de la région, dans laquelle se trouve située la grande raffinerie de Quissamá, la plus puissante du littoral. La ville de Macahé, dont l'importance était plus considérable avant le développement des chemins de fer dans l'État, est en communication directe avec Nietheroy et Campos; la navigation du rio Macahé se fait en outre sur une distance de 78 kilomètres.

Le Municipie de Macahé est très fertile, les céréales produisent beaucoup, particulièrement à Carapebus où la petite propriété est très répandue. Le coton vient très bien à Quissamá et dans tout le municipe; le café donne des arbustes très vigoureux dans les districts montagneux des Neves, Frades, Cachoeiras et Conceição de Macahé. Quant au manioc, il s'adapte partout.

La région traversée par le canal de Macahé à Campos est digne d'une étude approfondie, il existe dans toute cette zone des terrains marécageux qui peuvent être facilement asséchés et convertis en excellentes prairies ou en terrain pour la culture du riz ou de la canne à sucre. Cette région ne serait pas très salubre en raison de la décomposition des végétaux sous l'ardeur du soleil; heureusement que cet inconvénient est en grande partie diminué par la végétation abondante qui, dans son mystérieux laboratoire, purifie les mauvais gaz en se les appropriant pour son alimentation; d'autre part, les vents du Nord-Ouest très fréquents balaient ce qu'il pourrait y avoir de miasmes paludéens, apportant en échange les émanations maritimes. Le canal projeté aurait environ 90 kilomètres de long, coupant du sud au nord presque tout le territoire des municipes de Macahé à Campos; il pourrait relier la majeure partie des rivières et lagunes

en un vaste système de navigation interne et rendrait productifs des terrains aujourd'hui sans valeur.

X. — *Cabo Frio* est un port situé sur la côte près du cap du même nom, c'est par là qu'on pénètre dans la lagune de Araruama où l'industrie des salines est en pleine prospérité. La barre de Cabo Frio a une profondeur de 4 à 5 mètres, mais l'entrée de ce port est rendu difficile par l'existence de quelques roches. En dehors du port, il y a un ancrage facile mais nullement abrité. La navigation se fait sur ce point à l'aide de petits vapeurs et d'embarcations de peu de tonnage. Cabo Frio s'est beaucoup



ÉTAT DE RIO DE JANEIRO. — Un coin de Pétropolis.

développée, c'est aujourd'hui une ville moderne qui, en plus des salines, possède plusieurs établissements industriels, entre autres une fabrique de conserves de poissons, fondée par un Français.

Itabériahi, Parati, Barra Mansa, Valença, São João Marcos, Saquarema, Rio Claro, Capivary, Parahyba do Sul, sont de petites villes de 4 à 10.000 habitants, sur lesquelles nous n'avons pas d'informations spéciales. *Imbetiba* est un port situé entre celui de Macahé ou l'anse da Concha et Armação dos Buzios, d'une profondeur de 5 à 8 mètres; il est bordé par deux monts qui se prolongent sur le littoral formant un port complètement abrité des vents du S.-O., de même que des vents E. et N.-E., il

l'est moins contre ceux du sud. La ville d'Imbetiba, qui a un commerce assez important, est reliée à celles de Macahé et de Campos par le chemin de fer de Macahé à Campos et à Nictheroy par le « Nictheroyense », chemin de fer appartenant, comme tous ceux de l'État, à la Compagnie Leopoldina.

Près de l'anse da Concha existe une grotte qu'on appelle la « Sacristia » en raison d'une pierre énorme qui se trouve dans le fond et qui a la forme d'un autel. A côté, mais un peu plus bas, il y a une énorme fente où la mer pénètre par le sous-sol, faisant entendre au loin, aux heures de marée, un bruit sourd et terrifiant pour ceux qui ne connaissent pas le phénomène. Les populations naïves des bords de la mer, qui ont la tête farcie de légendes et de « mystères », qui considèrent l'Océan comme un être animé qui écoute les prières des femmes et des enfants, ont imaginé une cause à ce bruit. Ces gens affirment avec conviction que dans la fente de la « Sacristia » demeure, depuis plusieurs siècles, la « Mãe d'agua » (mère des eaux) de ces parages, gardée par un énorme serpent, lequel sort chaque soir pour une ronde sinistre. C'est alors que se fait entendre ce bruit de tonnerre souterrain, qui est produit par le frottement du monstre sur les anfractuosités des cavernes...

XI. — *Cantagallo* est un joli centre situé en amont du rio Macuco, sur la ligne qui porte ce nom; ce point progresse beaucoup, on y trouve beaucoup d'Allemands et de Suisses, descendants des premiers colons de Nova Friburgo et Therezopolis, colonies depuis longtemps émancipées. *Nova Friburgo* est un centre ayant les mêmes origines mais plus anciennes que Pétropolis, et, comme ce dernier point, une station très recherchée par les habitants de Rio et de l'État. La ville est située sur le versant nord de la Serra do Mar, dans la partie connue sous le nom de Serra da Boa Vista, par allusion à l'horizon incomparable qu'on y découvre; elle fut fondée vers 1819 par 1.700 Suisses venus du canton de Fribourg qui y restèrent une vingtaine d'années, puis se répandirent peu à peu dans les régions environnantes. A cette époque, les communications faisaient défaut dans l'État, où elles ne se développent que depuis une vingtaine d'années (1); l'élément brésilien forme aujourd'hui la grande majorité de la popu-

(1) A la chute de l'Empire, en 1889, il n'existait pas tout à fait 9.000 kilomètres de voies ferrées dans tout le Brésil.

lation de Nova Friburgo. Ce centre n'est pas une ville de plaisance aristocratique comme Pétropolis, c'est un centre de repos où l'on mène une vie tout à fait provinciale, le climat y est plutôt plus agréable que dans la deuxième capitale de l'État. Friburgo, comme on dit simplement, n'a pas progressé comme cette dernière, ce n'est pas une ville industrielle, mais le centre d'une région agricole où prospèrent toutes les cultures d'Europe qui sont amenées à Nichtheroy et à Rio par le chemin de fer de Cantagallo.

Ce chemin de fer est d'une construction très audacieuse, et le voyage de Nichtheroy à Friburgo qui se fait en moins de cinq heures est une excursion agréable et intéressante. On prend de bon matin, à Nichtheroy, le chemin de fer de Cantagallo; la première partie du parcours jusqu'à Cachoeira, au pied de la montagne, n'est guère intéressante, la région est marécageuse, on n'y voit que quelques villages d'apparence assez pauvre et des plantations de canne à sucre. A la station de Cachoeira commence l'ascension de la serra, le train gravit en faisant de multiples zigzags des pentes extrêmement raides, l'aspect du paysage change à chaque instant; le train serpente à travers la forêt vierge qui borde toute cette partie de la ligne, et le voyageur peut admirer un épais rideau de plantes grimpantes, des orchidées magnifiques parant des arbres colossaux, un fouillis de plantes exotiques où figurent des quantités de fougères arborescentes. C'est à travers cette végétation qui s'enfonce parfois brusquement dans des vallées profondes qu'on atteint le sommet de la serra à 94 kilomètres; à cet endroit on découvre un panorama splendide de 150 kilomètres d'horizon, embrassant tous les côtés de la baie de Guanabara et les régions voisines. Puis le train descend la vallée de la Bengala en décrivant, toujours en forêt, des courbes rapides jusqu'à Nova Friburgo où l'on trouve quelques hôtels suffisants et d'où l'on peut organiser de belles excursions dans la vallée du Rio Grande.

XII. — *Vassouras* est une ville agréable et commerçante de plus de 12.000 habitants, placée dans une situation intermédiaire entre la montagne et la vallée du Parahyba. Cette ville est le centre d'importantes plantations de café; elle est desservie par la ligne Centrale du Brésil qui passe à 5 kilomètres de la cité, où l'on y parvient par un petit chemin de fer d'intérêt local. Sauf

une grande fabrique d'allumettes « Serra do Mar », il y a peu d'industries dans la ville, la région est essentiellement agricole, en outre du café on cultive surtout la canne à sucre, le tabac et diverses céréales.

Rezende et *Barra do Pirahy* sont des villes de 13 à 15.000 habitants dont le développement est constant; la première est située sur la rive droite du Parahyba sur trois collines dont chaque sommet porte une église; un quartier de la ville, les Campos Elyseos, s'étend sur l'autre rive du fleuve, où se trouve la gare du chemin de fer Central, qui dessert la région toute agricole et pastorale; on y fabrique depuis quelques années du beurre et des fromages qui, quoique laissant à désirer, trouvent un bon placement dans la capitale de l'Union. Barra do Pirahy est le chef-lieu d'un municiple agricole et industriel dont le commerce est très animé. La ville se trouve placée dans une petite vallée, l'un et l'autre côté des rivières Parahyba et Pirahy, dans une situation exceptionnelle, juste à l'embranchement des deux lignes de la « Central » qui se dirigent vers les États de Minas et São Paulo; c'est aussi la station principale du chemin de fer de Sapucahy. Cette ville est assurée d'un grand avenir économique. On y note déjà un atelier de machines agricoles, quatre fabriques de tabac, deux de chaux, une minoterie centrale, une fabrique de cartes, une importante distillerie, etc. Aux environs, dans le district voisin de Mendes, se trouve la grande fabrique de beurre « Teutonia », le plus important établissement de ce genre de l'État. Le chemin de fer Central franchit le Parahyba, tout près de la ville, sur un pont de 250 mètres qui est une très belle œuvre d'art.

S. Matheus, *Cachoeira* de *S. Leopoldino* et *Benevente* sont des villes de 5 à 14.000 habitants qui est le chiffre de la dernière. *S. Matheus*, placé sur le bord de la rivière de ce nom, est une cité commerçante et d'avenir. *Cachoeira* est un centre agricole prospère, où on trouve une nombreuse population d'Italiens, de Polonais et d'Allemands. *Benevente*, dont le municiple produit du sucre, du café et du riz, a actuellement un mouvement commercial peu important.

En parlant d'Angra dos Reis nous aurons terminé avec les centres un peu importants de l'État de Rio de Janeiro.

Angra dos Reis est un des meilleurs ports de l'État, sinon le meilleur; il est situé sur la côte sud, entre Ilha Grande et la baie

de Ribeirao Grande. Ce port, où peuvent pénétrer des navires calant 6 mètres d'eau, sert aux municipes d'Angra dos Reis, São João do Principe et à divers autres des États de São Paulo et de Minas. Ce fut un port très important et qui est encore très fréquenté par les vapeurs qui vont à Mangaratiba, Paraty et San Sebastião. Angra dos Reis reprendra certainement une importance commerciale très grande lorsque le chemin de fer de l'État de Goyaz passant par Catalão sera achevé ; dans cette prévision ce port va être pourvu de quais et de l'outillage nécessaire.

CHAPITRE II

I. La rade de Jacuecanga. — II. Gîtes aurifères et argentifères, les salines du lac Araruama, rendement et frais d'exploitation. — III. Industrie laitière, bénéfiques à en tirer. — IV. Importations du Brésil, en lait, beurre et fromages. — V. Terres de baixada transformées en prairies, vieilles mesures agraires. — VI. A propos d'immigration, les latifundios. — VII. Service du peuplement du sol, organisation de colonies. — VIII. Emigration subventionnée et émigration spontanée. — IX. Avantages accordés aux immigrants. — X. Propagande, la colonie de Itatiaya, colons mécontents, colons satisfaits, cultures maraichères. — XI. Sous quel jour il faut présenter les débuts d'un colon.

I. — Si les États du Nord, à partir de Bahia, ne disposent pas de bons ports, en échange les côtes de l'État de Rio de Janeiro curieusement découpées offrent plusieurs bonnes rades qui ne sont guère utilisées, comme, par exemple, celle de Jacuecanga, de forme presque carrée, constituée par une coupure de 2 milles et demi dans le massif montagneux qui court avec des hauteurs presque uniformes de 4 à 600 mètres depuis la ville de Mangaratiba jusqu'à celle d'Angra dos Reis. Cette rade est donc entourée de montagnes qui, dans le fond de la baie seulement, forment quatre grandes vallées, dont trois au bord de la mer et une dans l'intérieur, la plus grande; ces vallées offrent de 200 à 1.200 hectares de terres excellentes pour l'instant improductives ou à peu près. La plus grande profondeur de la baie de Jacuecanga est de 19 à 20 mètres; en raison de ses avantages on projette de construire un nouveau port militaire et un arsenal maritime; mais nous croyons que malgré la valeur de l'endroit, le pays a pour l'instant mieux à faire et que la réalisation de ce projet se fera encore attendre.

II. — On ignore généralement que l'État de Rio de Janeiro possède quelques gîtes minéralogiques importants. Il existe par exemple dans les environs de Cantagallo des mines d'or qui furent

exploitées dans le commencement du siècle dernier, dans les environs de Nova Friburgo; on trouve du galène argentifère : dans une fazenda située à quelques kilomètres de S. Fidelis, il existe un riche gisement de graphite. On trouve de l'amianté dans les alentours de Campos et de S. Antonio de Padua, et d'excellent mica près de Mello Barreto, rive droite du rio Paquequer et à S. Antonio du rio Bonito; de la tourbe à Quissama et dans le district de Freixeiras dans le municpe de Cambuci. Les calcaires sont abondants sur de nombreux points le long du rio Parahyba et on trouve partout, dans l'État et même dans les environs de Rio et de Nictheroy, des argiles plastiques et le kaolin; ces argiles servent à la fabrication de poteries, de tuiles et de briques.

Dans le nord de l'État à Araruama, près du cap Frio, il existe de très importantes salines donnant lieu à une grande exploitation, c'est la principale industrie de la région. Le lac d'Araruama est une des plus grandes richesses naturelles de l'État, il existe sur ces bords 60 salines s'étendant jusqu'au municpe de Cabo Frio. Ces salines produisent 500.000 sacs de 80 litres, pendant l'époque la plus propice pour l'extraction qui est de novembre à mars. Plusieurs de ces salines sont par contrat louées par leurs propriétaires sur la base de 50 % de la production. Chaque saline a un personnel fixe qui travaille d'un bout de l'année à l'autre, mais au moment de la grande récolte on fait appel à des travailleurs extraordinaires qui viennent des municpes voisins. Le salaire moyen payé à ces hommes est de 2 milreis par jour travaillant à sec. Le sel pour l'exportation est vendu au port d'embarquement rendu à bord par le salinier. Le prix de ce sel a subi pendant ces derniers vingt ans de curieuses fluctuations après être descendu à 500 reis les 80 litres, il s'éleva à 6.600 reis pour une égale quantité; puis il redescendit à 800 reis pour revenir à 2 milreis qui est le prix actuel. Cette perturbation dans les prix viendrait d'une sorte de monopole établi par l'entrepôt de Rio de Janeiro. Le prix du sel augmenterait ainsi que la consommation de celui-ci, si la ville de Cabo Frio (Araruama est située dans la seconde poche du lac de ce nom) était reliée au réseau de la Leopoldina, qui transporterait le sel à son principal consommateur qui est l'État de Minas Geraes. L'amélioration du port faciliterait en outre l'exportation directe pour les États du Sud et le Rio de la Plata.

Le transport du sel, de la saline au port d'embarquement est fait par le lac au moyen de petites barques louées par les saliniers ou qui sont leur propriété. Pour ces derniers qui demeurent près du port la dépense est de 80 à 100 reis par sac de 80 litres; pour ceux qui demeurent loin et louent les barques comme les saliniers de Massambaba, la dépense s'élève à 370 reis, soit 150 reis pour le retirer des magasins et le mettre à bord et 220 reis de fret pour être transporté jusqu'à Cabo Frio. Depuis ce port jusqu'à Rio de Janeiro on paie 800 reis par sac de 80 litres. Pour Campos, un milreis, et pour d'autres ports suivant la distance. Un sac de sel rendu à Rio paie donc 1.170 reis de transport sans compter les impôts de sortie qui sont excessifs et non en relation avec le prix de la marchandise. Ces impôts donnent en moyenne un rendement de 230 contos par an. Les seules salines de São Pedro da Aldeia paient chaque année 506 milreis d'impôt territorial à l'État de Rio de Janeiro.

III. — Le sel va trouver un supplément de consommation dans l'industrie pastorale, qui semble vouloir se développer dans l'État. Le bétail existant est créole, partant petit, mais la chair est bonne parce que les pâturages sont salitrés; les éleveurs existants n'ont pas encore essayé d'améliorer la race par des croisements, se bornant à envoyer leur bétail pour les abattoirs de Nietheroy et de Rio. Pour la consommation locale, le prix de la viande varie entre 7 et 9 milreis les 15 kilos. Un bœuf, soumis pour le travail, vaut de 100 à 150 milreis; une vache à lait, de 100 à 200 milreis, on trouve ces prix du bétail actuel très rémunérateurs. Le bétail amélioré quadruplerait de valeur.

L'industrie laitière, malgré les encouragements et les facilités qui lui sont accordées, est encore fort peu développée dans les États du Brésil où elle pourrait donner les plus gros bénéfices. Comme M. O. Callaghan, directeur du service des laiteries dans les Nouvelles-Galles du Sud, en Australie, on peut dire qu'aucune industrie agricole ne dépasse celle de la laiterie par sa valeur et les bénéfices qu'elle laisse. Cependant, si on demandait à quelqu'un quelle est l'industrie agricole de plus grande valeur, on répondrait naturellement que c'est le blé, ce qui serait une erreur, car la valeur totale en espèce des produits de la laiterie dépasse de 200.000.000 de francs la valeur du blé récolté.

L'État de Rio de Janeiro offre, dans n'importe laquelle de

ses trois zones, les conditions requises pour l'installation d'établissements d'élevage et de laiterie; déjà quelques propriétaires de vieilles fazendas de café ont arraché leurs vieux arbres devenus improductifs et ont converti leurs terres en pâturages. Le produit de ces fermes trouve à Rio de Janeiro un accueil favorable et un placement avantageux. Les beurres et fromages de Pétropolis, le lait de Therezopolis, de Friburgo et de Cantagallo sont déclarés excellents, de même que le lait de la vallée de Parahyba qui arrive à Rio par le chemin de fer Central. Malgré la faveur dont jouissent les beurres et fromages du pays, nous les avons trouvés bien inférieurs à leurs similaires européens, en raison des procédés de fabrication qui sont loin d'être rationnels. De même les produits de Minas Geraes, qui est l'État où cette industrie a le plus progressé, et duquel l'État de Rio de Janeiro sera longtemps encore le tributaire, car Minas approvisionne la capitale fédérale de lait et fromages et même de légumes. D'autre part, le Brésil tout entier est fortement tributaire de l'Europe pour les produits de la laiterie.

IV. — Voici, à titre d'indication et en chiffres ronds, la quantité et valeur de lait condensé, beurres et fromages que fournissent, au Brésil, les nations suivantes :

Lait condensé. — La Suisse fournit au Brésil 1.792.000 kilos de lait condensé, d'une valeur de 1.825.000 francs.

Les États-Unis, 282.000 kilos, d'une valeur de 297.000 francs.

L'Angleterre, 132.000 kilos, d'une valeur de 136.000 francs.

La Suède et la Norvège, 43.000 kilos, d'une valeur de 42.000 francs.

La France, qui pourrait en fournir beaucoup plus, 18.000 kilos, d'une valeur de 15.000 francs.

Beurres. — En ce qui concerne les beurres, la France arrive en premier avec 2.060.000 kilos, d'une valeur de 6.500.000 francs.

Puis les États-Unis, avec 422.000 kilos, d'une valeur de 731.500 francs.

Le Danemark, avec 397.000 kilos, d'une valeur de 1 million 490.000 francs.

On voit que ce dernier est coté à un prix plus élevé. Il y a encore quelques autres puissances importantes, mais les quantités sont relativement insignifiantes.

Fromages. — Le premier rang, en ce qui concerne l'importa-

tion du fromage, appartient à la Hollande, avec 590.000 kilos, d'une valeur de 1.237.000 francs.

L'Italie, avec 672.000 kilos, d'une valeur de 1.403.000 francs.

L'Angleterre, avec 55.000 kilos, d'une valeur de 106.000 francs.

La Suisse, avec 45.000 kilos, d'une valeur de 97.000 francs.

La France, avec 16.000 kilos, d'une valeur de 33.000 francs.

On voit par ces chiffres que, quoi qu'on fasse au Brésil dans les États de Minas Geraes, Rio Grande do Sul et Rio de Janeiro, la production ne pourra de longtemps donner satisfaction à la consommation.

V. — Nombre de grandes propriétés ont aujourd'hui perdu de leur valeur, ce qui ne veut pas dire qu'elles sont épuisées, parce que l'agriculteur brésilien, extrêmement routinier, ne veut considérer comme fertiles et avantageuses, que les terres vierges, déboisées, où sans engrais, il pourra planter des caféiers, du maïs ou des haricots; il y a, en outre, dans l'État de Rio de Janeiro, 1.000 lieues carrées de terres diverses que, sans aucune exagération, on peut considérer comme fertiles, y compris les terrains dits marécageux. Nombre de propriétaires végètent dans leurs terres, en s'obstinant à brûler chaque saison les grandes herbes sous prétexte d'anéantir quelques serpents et les insectes nuisibles, épuisant ainsi les éléments fertilisants sous une couche de terre durcie et calcinée par les incendies répétés; ils n'obtiennent ainsi qu'un pâturage maigre, de tiges dures, pour de maigres troupeaux.

Toute la zone de la baixada ou lisière aujourd'hui délaissée, constituée par des terrains argilo-sablonneux, pourrait être convertie en excellentes prairies, car leur constitution leur permet d'emmagasiner les eaux des pluies et d'éviter ainsi les conséquences d'une sécheresse de quelque durée, qui n'est guère à craindre dans cette région. L'alqueire (1) de terres coûte, dans

(1) Quoique le Brésil ait depuis longtemps adopté le système métrique français, dans la plupart des États on a conservé par routine les anciennes mesures de superficie portugaises. Les voici avec leur équivalent :

La legua ou lieue carrée vaut	43	hect.	56
La milha quadrada vaut	4	—	840
L'alqueire de Minas et Rio vaut	4	—	840
L'alqueire de S. Paulo vaut	2	—	420
La lieue ou legua est au Brésil de	6	kilom.	000
La geira vaut	19	ares	36
La tarefa à Bahia vaut	43	—	56
La brassa carrée vaut	4	m. q.	84

cette région, moins de 15.000 reis, et dans les régions cultivées, 40, 50 et même 100 milreis. Le climat de cette zone et celui des premières rampes de la serra est plus ou moins doux et homogène dans toute son extension, avec un minimum de 8° au-dessus de zéro dans les plus rigoureux hivers, à l'abri, par conséquent, des gelées qui peuvent brûler les plantes fourragères; partout l'eau est abondante pendant l'été en raison du grand nombre de ruisseaux qui coulent de tous côtés. La végétation est partout constante, et, par conséquent, l'alimentation permanente, sauf



ÉTAT DE RIO DE JANEIRO. — Dans la Serra dos Orgãos.

quelques cas exceptionnels qui pourraient tout au plus entraîner l'amaigrissement des animaux mais non leur mort, comme il arrive dans les campos de l'Argentine, de l'Uruguay et du sud de l'État de Rio Grande do Sul. En parcourant la vallée du Parahyba depuis l'État de São Paulo jusqu'aux campos de Goytacazes, nous nous sommes rendu compte que, sous le rapport de l'élevage, il y a partout beaucoup à faire; il suffirait d'un peu d'initiative pour transformer en fertiles prairies des zones entières, aujourd'hui dédaignées et improductives. La routine domine énormément parmi toute la population rurale, nous avons pu voir de grands troupeaux de chèvres qui vaguent dans les

restingas, qui sont des bandes de terrain plus élevées au milieu d'un sol marécageux; ces animaux, qui vivent à l'état sauvage, peuvent être considérés comme sans propriétaires par l'état d'abandon où ils restent; personne ne cherche à tirer parti des peaux de chèvres, comme on le fait dans l'État de Minas, où c'est une industrie fort lucrative.

L'État de Rio de Janeiro a traversé en ces dernières années une crise assez rude, due à diverses causes et à l'affaissement des prix du café et du sucre, crise qui ne fait que s'achever. C'est dans la prospérité de ses industries et particulièrement dans le développement naissant de l'industrie pastorale que cet État trouvera non seulement le parfait équilibre de ses finances (1), mais un excédent budgétaire. Déjà le commerce des fibres végétales et celui des fruits donne des résultats fort encourageants.

VI. — Toutefois l'État de Rio de Janeiro, comme en général tous les États du Brésil, manque de bras pour l'exploitation de ses richesses et la mise en rapport d'énormes extensions de terre incultes. Aussi, le gouvernement brésilien fait-il tout son possible pour attirer toutes les bonnes volontés; les émigrants sont bien reçus et jouissent de faveurs assez grandes; les promesses qui leur sont faites à leurs débuts sont tenues et au delà : ceux qui ne réussissent pas à se procurer au moins l'aisance, c'est qu'ils ne sont pas préparés pour le métier de colon, c'est qu'ils ne sont pas agriculteurs ou manquent d'énergie et de persévérance.

Malgré sa volonté d'ouvrir à la colonisation des régions nouvelles, le Brésil, pays neuf, voit se dresser devant lui le problème de la propriété foncière. Partout, dans toutes les parties du pays d'accès relativement facile, la terre est aux mains de propriétaires plus ou moins descendants des capitaines portugais qui reçurent en apanage des fiefs immenses. Ces propriétaires occupent toute la terre ayant quelque valeur par la proximité des voies de communication ou des rios. Qu'une ligne de chemin de fer traverse un pays jusqu'alors absolument désert, le sertão lointain, tous les terrains en bordure se trouveront appartenir à des propriétaires possédant des titres plus ou moins valables. L'État n'a pas, sauf dans les territoires éloignés des régions qu'il cherche à ouvrir à

(1) La dette publique de l'Etat de Rio de Janeiro est de 28.000 contos; la dette flottante de 8.000 contos environ. (On sait que le conto vaut 1.610 francs.)

la civilisation, de terres à distribuer aux immigrants; celles qu'il distribue dans les colonies existant actuellement sont les territoires de fazendas qu'il a achetés à leurs propriétaires.

Les colonies sont de trois sortes : fédérales, estadoales et particulières, c'est-à-dire que les terrains ont été achetés par l'un ou l'autre État qui y attire les immigrants et y maintient des colonies à ses frais; les autres sont achetés et colonisés par l'Union ou État fédéral, et par les Compagnies de chemins de fer qui fondent des colonies le long de leurs lignes.

Ces grands propriétaires, du moins ces détenteurs de grands espaces dont nous parlions tout à l'heure, ne sont pas le moins du monde sympathiques; la plupart d'entre eux sont d'assez pauvres diables, routiniers et sans avoir, vivant misérablement dans un coin de leur propriété en une habitation datañt de l'occupation portugaise, qu'ils laissent tomber en ruines. Ils subsistent pauvrement des produits laissés par l'exploitation plus que sommaire de quelques parcelles de terrains, plantation de maïs, quelque peu de canne, quelque bétail dont on n'a pas à s'occuper. Manquant de ressources et aussi de l'énergie indispensable pour mettre leurs terres en valeur, ils les immobilisent au détriment de l'intérêt général.

Il y aurait bien un remède à ce mal, il a été plusieurs fois question de l'appliquer, mais... Ce serait de lever un impôt foncier sur toutes les terres avec la plus grande rigueur. Le chiffre de cet impôt pourrait être léger pour les propriétaires actifs qui exploitent leur domaine, élevé pour le propriétaire indolent qui vit dans l'oisiveté; comme ce dernier serait incapable de payer l'impôt, la terre retournerait à l'État dans un laps de temps plus ou moins court.

Le difficile c'est que les fazendaires constituent, pour une grande part, la classe puissante dans chaque État, et, pour cause politique, les gouvernants n'osent tenter une entreprise qui pourrait être extrêmement avantageuse pour la nation, ne serait-ce que de stimuler l'activité des propriétaires indignes qui s'efforceraient de mettre leurs propriétés en valeur par crainte de se voir exproprier. Il faut espérer que l'intérêt général l'emportera un jour.

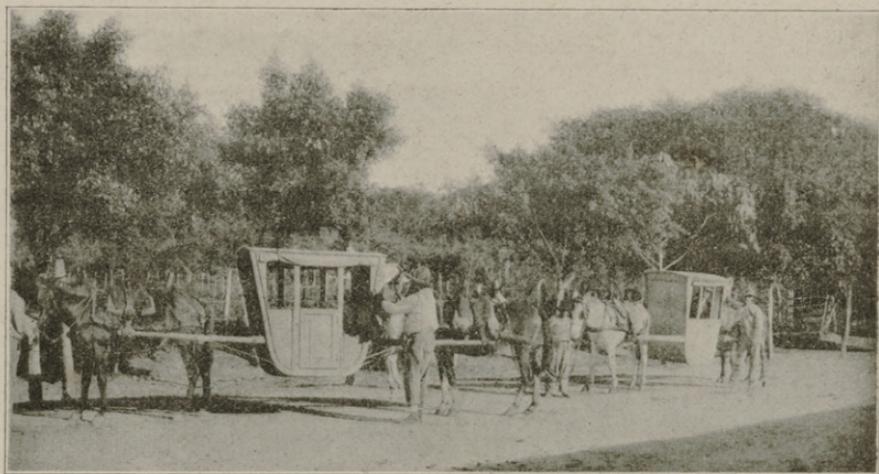
VII. — Nous avons dit que le gouvernement brésilien, désireux de mettre en valeur et de peupler le sol national, accorde

aux immigrants des faveurs assez grandes. Les terrains achetés par lui ont été divisés en lots de 15 à 30 hectares suivant les endroits et formant colonie; nous avons visité dans chaque État un certain nombre de ces colonies. Chaque colon a droit à un lot, une maison d'habitation, des vivres pour six mois, des instruments de culture et des semences, des soins médicaux. La dette relativement minime que chaque immigrant contracte envers l'État doit en principe s'acquitter en sept ou huit annuités. Les avantages accordés devaient attirer et attirèrent en effet un grand nombre d'immigrants de toute nationalité, mais les résultats ne furent pas aussi brillants qu'on était en droit de l'espérer après les sacrifices que le gouvernement s'était imposés. Il faut dire aussi que, si la colonisation n'a pas réussi aussi complètement qu'il l'avait espéré, c'est que peut-être, jusqu'à ces dernières années, elle n'avait pas été suffisamment bien organisée ou comprise.

A la vérité, l'État brésilien commit l'erreur au début de vouloir trop peupler le sol national, de créer et de disperser ses colonies trop loin dans l'intérieur, dans des lieux souvent sans communications faciles où les colons se trouvaient par trop isolés et où ils pouvaient assez difficilement vendre leurs récoltes. Ces colonies ne prospérèrent pas, car les colons se dispersèrent peu à peu, ou perdirent toute initiative et en vinrent à vivre comme le paysan brésilien de l'intérieur, le caïpira, qui se contente de demander à la terre juste l'indispensable pour se nourrir. Cette erreur fut reconnue et les nouvelles colonies sont aujourd'hui établies près de certaines villes et le long des voies ferrées. Toutes celles qui furent constituées près des centres de population ou proches les unes des autres, prospérèrent rapidement et les villes près desquelles elles étaient placées, prirent elles-mêmes un plus grand développement; puis la vie y devint moins chère. Tel est le cas pour Curityba, capitale de l'État de Parana, tout autour de laquelle et jusqu'à plus de 30 kilomètres, sont groupées un certain nombre de colonies, dont plusieurs émancipées aujourd'hui et où les habitations respirent l'aisance et la prospérité.

VIII. — Les États qui reçoivent le plus d'immigrants sont ceux de São Paulo, Parana, Minas Geraes et Rio Grande do Sul où nous avons trouvé nombre de colonies très prospères. Malheu-

reusement, sur la totalité des immigrants venus aux frais de l'État, recrutés par des agents qui peut-être leur présentaient la situation sous un jour un peu trop favorable, il y a environ 30 p. 100 de déchets, d'hommes sans valeur, mécontents de tout et de tous, qui sont une charge pour la collectivité. Chaque colonie dut recevoir un certain nombre de ces immigrants qui n'avaient pour la culture et pour le travail en général, qu'un goût très peu prononcé; ils se contentèrent de toucher pendant six mois les vivres auxquels ils avaient droit, puis sous divers prétextes ils quittaient leurs lots pour en réclamer un autre dans un État voisin qui leur convenait mieux, disaient-ils. Nous avons vu



THEREZOPOLIS. — Litières pour promenade.

plusieurs de ces colons qui avaient passé successivement dans les États de Minas Geraes, de Rio de Janeiro et de São Paulo.

L'État qui montra le plus de mansuétude, pour ne pas dire de faiblesse, est celui du Parana qui continua pendant plus d'une année ses distributions de vivres à des paresseux et à des incapables : il y eut presque une émeute le jour où la suppression fut décidée. Il faut dire que l'État n'avait pas été très heureux dans le choix de ses immigrants, c'étaient des Hollandais recrutés sur les quais de Rotterdam et d'ailleurs, des Polonais aliemands n'ayant aucune aptitude ni aucun goût pour l'agriculture.

Le gouvernement du Brésil s'impose à l'heure actuelle de lourds sacrifices pour mieux faire connaître le pays et ses richesses.

ses efforts seront, nous l'espérons, couronnés d'un plein succès, le pays le mérite et sait récompenser les labeurs les plus ardues. Devant le nombre trop considérable de non-valeurs, parmi les immigrants à qui le gouvernement accordait le passage gratuit jusqu'à Rio de Janeiro et de là jusqu'à la localité où ils voulaient s'établir, il a été décidé que, sauf pour certains cas, il ne serait fait appel qu'à l'émigration spontanée, c'est-à-dire à ceux qui arriveraient au Brésil à leurs frais. A ceux-là l'État offre des avantages spéciaux. Voici les modifications qui seront apportées à la loi d'immigration et qui n'abrogent pas le règlement concernant les immigrants de certains pays, amenés et installés aux frais de l'État.

« ART. 1^{er}. — Dans chaque centre colonial ou fondé et entretenu par l'Union, un lot de terrain sera gratuitement concédé aux immigrants spontanés, c'est-à-dire à ceux, passagers de deuxième ou troisième classe, venus à leurs frais au Brésil et constituant des familles d'agriculteurs. Ces immigrants devront à leur arrivée déclarer leur intention de s'établir dans un centre colonial. Le service du peuplement fera le nécessaire pour loger et transporter ces immigrants à leur point de destination, où une fois leur choix fait d'un lot à leur convenance, il leur sera remis un titre provisoire, avec les indications des conditions du lot et de sa valeur. Deux ans après leur établissement dans le centre colonial, les colons qui auront cultivé et habité leur lot pendant ce temps, l'auront mis en valeur par des plantations permanentes d'une valeur égale à celle du lot, déclarée dans le titre provisoire, recevront le titre de propriété définitif de leur lot, sans qu'ils doivent rien à l'État pour aide ou avances. Si à la fin de ces deux années d'établissement dans le centre colonial, les conditions requises pour l'obtention du titre définitif n'étaient pas remplies, ce titre ne serait remis que lorsque les clauses énoncées plus haut auront été observées, ceci à n'importe quelle époque. »

IX. — D'après le règlement actuel du service de peuplement, les concessions ne sont pas gratuites, mais vendues un prix minime, les lots ruraux ont une superficie de 25 à 50 hectares. Les émigrants sont reçus dans les ports par les agents du gouvernement; ils sont logés et nourris, ont droit au médecin et aux médicaments, du jour du débarquement jusqu'à leur arrivée dans la localité choisie par eux. Les bagages et outils des émigrants

ne paient pas de droits de douane, ils reçoivent gratuitement les outils et les semences dans les colonies fondées par le gouvernement fédéral où celles des États, il leur fournit également des vivres pour eux et leur famille, pendant les premiers six mois de la mise en rapport du lot acheté. Le délai de paiement de chaque lot est toujours supérieur à cinq ans; chacun de ces lots a une maison bâtie par le gouvernement ou par le colon lui-même s'il le désire. Cette dernière méthode est aujourd'hui la plus généralement adoptée. Dans le premier cas le prix de la maison est calculé sur le prix de la dette que l'émigrant contracte envers le gouvernement; cette dette et celles qu'il pourra contracter vis-à-vis du gouvernement figurent sur un carnet qui lui est remis. L'émigrant qui paie à l'avance a droit à une réduction de 12 p. 100 par an sur les sommes qu'il doit payer (1). Dans toutes les colonies, le gouvernement maintient des écoles gratuites d'enseignement primaire pour les fils des colons.

Pendant l'année 1908, il est entré au Brésil, d'après les statistiques, 94.695 immigrants dont 43.354 formant 10.425 familles et 51.341 isolés. De ce nombre, 74.999 furent des émigrants spontanés, arrivés sans le secours du Gouvernement, desquels 24.843 formaient 7.035 familles.

X. — On a parfois reproché à la propagande directe ou indirecte, faite par le Gouvernement brésilien en faveur de l'émigration, de présenter les choses sous un trop bel aspect, de donner une idée trop favorable de ce que doit être la vie de l'émigrant au Brésil, de faire des descriptions et peintures qui ne correspondent pas à la réalité. Nous nous sommes procuré des brochures dites de propagande, et, en règle générale, nous avons pu nous convaincre, par ce que nous avons vu dans les colonies, que peintures et descriptions n'étaient pas exagérées et que les avantages accordés sur place aux émigrants correspondaient parfaitement aux promesses que l'on a lues plus haut. Peut-être pourrait-on mettre plus en évidence les difficultés et le rude labeur qui, au début, attendent le nouveau colon, et cette indication figure pourtant dans quelques-unes de ces brochures; d'autre part, on ne peut décemment demander à ce service de présenter les réalités sous un jour volontairement assombri. Les rensei-

(1) Pour faciliter leurs débuts, les colons sont employés plusieurs journées par mois à des travaux d'utilité générale dans la colonie, contre un salaire déterminé.

gnements donnés sont généralement exacts, mais on ne peut empêcher certaines catégories de gens d'exagérer les choses par le feu d'une imagination dont ils sont dupes ou sur la foi de renseignements romanesques qu'ils sont dans l'impossibilité de contrôler. De là, des désillusions d'autant plus fortes qu'on s'était habitué à considérer les faits sous un jour plus optimiste, désillusions et dégoûts qui motivent, s'ils ne les justifient pas, chez les mécontents, les reproches de descriptions trop favorables.

Nous ne craignons pas de le répéter, car notre but n'est pas de séduire, mais d'éclairer, que les débuts sont toujours pénibles dans un pays dont on ne connaît ni la langue, ni les mœurs, ni les besoins. Pour ne pas faire fausse route, on a besoin de direction et de conseils, en un mot, il faut faire l'apprentissage du pays. Il faut s'habituer à un nouveau genre de vie, à des usages nouveaux. Dans les colonies naissantes et dans l'intérieur, on ne mange pas de pain blanc tous les jours, mais la farine de manioc ou de maïs le remplace. On ne boit pas de vin à tous les repas, mais les voisins boivent de l'eau ou du tafia et ne s'en portent pas plus mal. Essayer de tout faire ou tout surveiller soi-même, et aussi ne pas se laisser exploiter par les entrepreneurs, ne pas risquer son avoir dans une seule culture, plantations de vigne, café, cacao, etc., dont le rendement est long et peut être anéanti par une baisse subite du produit. Éviter l'isolement, dès le début se créer des ressources précieuses, telles que bétail, basse-cour, etc., ne pas négliger les cultures à rendements périodiques; en un mot, s'assurer la vie matérielle, en attendant la récolte qui sera l'aisance.

Si on veut éviter les découragements de la première heure, il faut se résigner à une situation provisoire pendant une année. Ainsi, on amasse des économies produites par le travail salarié, on apprend à connaître la langue du pays, le portugais, les besoins agricoles, commerciaux et industriels. Les Italiens, les Allemands font tout cela; puis, dans leurs colonies, en possession d'un lot, ils s'ingénient à faire tout par eux-mêmes.

Dans toutes les colonies, il se trouve des mécontents parmi les nouveaux arrivés; pendant notre séjour dans l'État de Rio, nous avons entendu parler de réclamations et de demandes de rapatriement faites au consulat de Rio, de la part de colons de la colonie

française de Itatiaya, réclamations qui entraînèrent une enquête de M. le vice-consul Charlat. Nous nous sommes rendu à cette colonie, qui se trouve située à quatre heures de Rio de Janeiro sur la ligne centrale du Brésil, quelques jours après la visite de ce consul, et nous nous sommes rendu compte de la situation exacte faite aux colons. A notre arrivée dans la colonie, qui occupe une belle situation, nous trouvâmes 23 hommes, 18 femmes et 12 enfants de moins de quinze ans. A l'origine, la colonie se composait de 36 familles ; 3 colons furent exclus pour leur inconduite, les autres abandonnèrent devant les premières difficultés occasionnées par l'abatage de la forêt, et ne purent se résigner à l'idée d'avoir à lutter énergiquement pendant les premiers temps. La plupart de ces derniers n'étaient pas des cultivateurs, mais des gens qui s'étaient présentés comme tels (parmi eux, nous trouvâmes un marinier); les mécontents formulèrent des réclamations et demandèrent leur rapatriement, suivis par quelques timorés qui croyaient rencontrer là les mêmes habitudes, les mêmes procédés que chez eux, trouvaient impossible de se plier à d'autres habitudes, à une autre vie. N'ayant pas pris le temps de s'accoutumer ni d'apprendre la langue du pays, ils ne pouvaient écouter les conseils qui leur étaient donnés, ni entendre raison. Ils quittèrent donc le pays pour lequel ils n'étaient pas une bonne acquisition, car ce qu'il faut avant tout, ce sont des hommes énergiques et persévérants sachant où ils vont et ce qu'ils veulent.

La plupart de ceux que nous avons trouvés, cultivateurs tenaces, actifs et bien préparés pour la lutte, nous déclarèrent être satisfaits de leur sort, ayant une parfaite confiance dans l'avenir et dans le succès de leur entreprise. Ils avaient de suite reconnu la préférence qu'ils devaient donner à la culture maraîchère et à celle qui vise la consommation indigène et des villes voisines, mais surtout de Rio de Janeiro, où on ne trouve que peu de légumes frais et aux environs de laquelle on ne trouve pas ces cultures qui existent à proximité de Buenos Ayres et qui enrichirent les Basques qui les créèrent. Ceux que nous avons visité possédaient, sur leurs lots, de belles plantations de maïs, de haricots et de pommes de terre, ces produits leur donnant des ressources immédiates ; les pommes de terre étaient vendues sur les lieux mêmes à raison de 200 reis le kilo

(0 fr. 30). Ces colons satisfaits se proposaient d'entreprendre l'élevage facile là-bas des animaux de basse-cour et toutes les petites industries rurales d'Europe, desquelles ils étaient certains de tirer de grosses ressources. Il ne fait aucun doute pour nous qu'il y a des profits presque incroyables à tirer de l'élevage des porcs, moutons et vaches, opéré à la façon française avec intelligence, méthode et persévérance. Il y a également de beaux bénéfices à tirer de la viticulture, de l'horticulture et de l'arboriculture.

XI. — L'émigration doit être envisagée à un double point de vue, celui du pays d'origine et celui du pays d'arrivée; certains émigrants, et c'est parmi eux qu'on trouve toujours les mécontents, sont ceux qui peuvent être considérés comme un débarras pour le premier et une charge pour le second. C'est ceux-là qui, généralement, rêvent une fortune rapide par le seul fait qu'ils mettent le pied dans un pays quelconque du Nouveau Monde; sans profession, sans connaissances d'aucune sorte et surtout sans énergie, ils reviennent, s'ils le peuvent, de ces terres promises plus misérables que jamais et le cœur plein d'amertume. Opéré dans ces conditions, leur retour ne peut que desservir, aux yeux des observateurs superficiels, la cause de l'émigration. Ce qu'il faut au Brésil, ce sont des agriculteurs et non des déclassés et des sans métier; dans notre esprit, le colon, c'est l'agriculteur dans toutes ses catégories, le planteur ou l'éleveur exploitant une extension de terrain d'une superficie variable, et celui qui exploite les produits de la forêt.

Est-ce à dire que l'agriculteur qui émigre doit s'attendre à une réussite rapide, à une vie facile semée de plaisirs, comme on a coutume de représenter la vie du planteur, à ce que tout lui arrive sans peine? De ce rêve à la réalité, il y a loin; il faut être préparé à l'effort et à la peine, si l'on veut aboutir, sinon à la fortune, du moins à une large aisance, il faut se soumettre, au début, à une vie de labeurs, voire de privations; on n'a rien sans peine. Ceux qui partent avec l'espoir de s'enrichir vite et sans fatigues, doivent s'attendre à retourner, un jour, l'oreille basse et la poche vide. L'accueil contre lequel se heurtent de nombreux émigrants, particulièrement les Français, qui le plus souvent partent avec l'idée d'un prompt retour, c'est la nostalgie qui fait abandonner aux volontés flottantes des situations parfois avanta-

geuses, avant d'avoir pris le temps d'apprendre la langue, de s'habituer aux usages et coutumes du pays ; en un mot, de s'être acclimaté. Il faut toujours s'attendre à une période d'apprentissage d'une année environ ; le temps se charge toujours de débarrasser le nouvel arrivé de ses préjugés et de sa manière de voir à l'horizon borné. Le travail d'adaptation et d'assimilation aux conditions nouvelles s'effectue peu à peu, à l'insu de celui qui en est l'objet. Le colon cesse petit à petit de trouver tout mauvais, de tout critiquer et de comparer ce qu'il trouve avec ce qu'il avait ou qu'il enviait ; il apprend à éviter de provoquer des réponses déplaisantes en émettant des avis sur lesquels il se voit obligé de revenir. Il s'adapte au milieu et aux conditions de la vie, et finit par s'apercevoir que celles-ci sont bien meilleures qu'il ne les avait jugées au début.

On ne pourra nous accuser de présenter la vie initiale du colon sous des couleurs trop riantes ; nous n'avons, d'ailleurs, pas l'idée, et il n'entre pas dans notre but de faire œuvre de propagande pour l'émigration, considérant que nous n'avons pas trop de notre population rurale, la seule dont le Brésil ait besoin, avec les industriels et négociants à petits ou gros capitaux. Toutefois, nous devons renseigner, n'ayant pas le droit de les décourager, les jeunes, les énergiques dont l'amour de la lutte et l'ambition se trouvent trop à l'étroit chez nous, ceux qui rêvent de faire œuvre propre en connaissance de cause, dans ce pays neuf aux terres fécondes. — Ceux-là, d'ailleurs, nous sommes obligés de les approuver et d'applaudir à leur initiative ; en cherchant à se tailler dans les divers États une situation ou un patrimoine qui les attache à leur nouvelle patrie, ils font aussi œuvre de patriotisme, car le Français établi à l'étranger contribue mieux que le meilleur agent commercial à faire connaître et apprécier nos produits en même temps que notre caractère et nos mœurs. Mais, nous le répétons, que les romanesques, les déclassés et les dévoyés restent chez eux ; les artisans et les commerçants eux-mêmes, sauf ceux qui disposent d'un petit capital, ne doivent partir qu'à bon escient. Les désillusionnés et les impatients, nous l'avons dit, reviennent après avoir trouvé une égale misère, desservant, par leur échec, le pays qui les avait tout d'abord séduits. Il ne faut s'expatrier qu'avec connaissance de cause, sachant où l'on va et ce qu'on veut.

La meilleure des primes à l'expatriation, c'est la nouvelle bien vite propagée de la réussite. Lorsque l'on connaît telle ou telle personne ayant atteint une certaine situation au delà de l'Atlantique, nombre d'amis ou de parents s'empressent d'aller la rejoindre pour marcher sur ses traces en profitant de son expérience et de ses attaches dans le pays. Quoiqu'on dise que le Français n'a pas le tempérament colonisateur, nous citerons deux exemples contournant cette assertion, pour ne pas être accusés de nous tenir dans le domaine de l'hypothèse; ils sont faciles à contrôler puisqu'ils datent de la première moitié de ce siècle et qu'aujourd'hui encore l'émigration se poursuit.

Aux environs de 1820, un habitant de Barcelonnette (Basses-Alpes) ayant fait fortune à Mexico, fit venir quelques-uns de ses compatriotes qui en attirèrent d'autres à leur tour. Leurs efforts furent couronnés d'un tel succès que les émigrants affluèrent sans interruption et que la ville de Mexico compte actuellement plus de 25.000 Français originaires des Basses-Alpes. Un peu plus tard, vers 1830, quelques habitants des Hautes-Alpes s'embarquèrent pour la Plata afin d'y chercher fortune. Le bruit de leurs succès se répandit et beaucoup allèrent les rejoindre. Il s'établit ainsi un courant d'émigration de plus en plus important et qui ne s'est jamais ralenti, puisque, chaque année, il compte quelques milliers d'émigrants et que la population d'origine française atteint, à la Plata, près de deux cent mille âmes.

Ces chiffres prouvent, avec plus de force que toutes les théories, que notre tempérament national est volontiers migrateur; ils démontrent éloquemment que nous n'avons rien à envier à aucun peuple sous ce rapport et que nous sommes capables, au même titre qu'aucun d'eux, de fonder, d'organiser et de peupler. Or, ce qui s'est passé et se passe encore à Mexico et à la Plata peut également se reproduire au Brésil, le jour où chacun serait assuré d'y rencontrer le même appui fraternel. Le Français est, il est vrai, moins migrateur que l'Anglais, mais ce dernier n'a pas, au même degré, le caractère de sociabilité et de gaieté accommodante qui nous semble une des qualités les plus précieuses de notre race, bien faite pour rayonner à travers le monde et le conquérir en se l'assimilant.

Puis, ne se souvient-on plus quelle fut la prospérité des Antilles françaises au XVIII^e siècle, enviée à cette époque, où n'y

sévissaient pas encore la politique et la représentation coloniale, par leurs voisines les Antilles anglaises? On se rappellera aussi les résultats vraiment merveilleux obtenus par Montcalm et Champlain au Canada et par Duplex aux Indes.

En 1789, notre colonie de Saint-Domingue avait un commerce de 717 millions de livres. Et, plus près de nous, ne voyons-nous pas les colons algériens, qui ont planté plus de 100.000 hectares de vignobles? Nous pourrions multiplier les exemples, ceux que nous venons de citer suffisent, car nous croyons avoir démontré que nous ne sommes pas, par tempérament, réfractaires aux entreprises coloniales.

LIBRAIRIE ORIENTALE ET AMÉRICAINÉ

MARCEL DUBOIS

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

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

MARCEL A. HÉRUBEL

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

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

HENRY ROLLIN

Enseigne de vaisseau.

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

GEORGES MORAEL

Armateur.

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

MARCEL BRUNET

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

JOSEPH DAUTREMER

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

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

JOSEPH DAUTREMER

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