

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA
INSTITUTO DE HISTÓRIA ECONÓMICA E SOCIAL

Revista Portuguesa de História

TOMO XVI

HOMENAGEM AO DOUTOR TORQUATO DE SOUSA SOARES

I



COIMBRA/1976

LES RAISONS D'UN RETARD INDUSTRIEL: LE CAS DU SUD BRÉSILIEN

Si l'on donne à l'expression de «Sud Brésilien» son sens étroit, l'on peut dire que cette région se réduit aux Etats actuels de Parana, Santa Catarina et Rio Grande do Sul. Ce sont, du point de vue climatique, les Etats les plus tempérés du Brésil et la neige tombe chaque année dans un municípe au moins de la Serra Catarinense. Le sol est riche, les communications faciles. C'est le seul coin du Brésil qui jusqu'ici possède des mines de charbon, sans compter divers minerais. Là seulement ont émigré en masse des Européens du Nord, formés aux techniques industrielles. Le système fluvial du Rio da Prata et de ses affluents et sous affluents offre des moyens de transport naturels et des sources d'énergie. Cette région avait donc tout pour être la première du Brésil.

Or elle ne l'a pas été et elle ne l'est pas encore. Depuis la découverte de l'or à la fin du XVII^e siècle le centre de gravité du Brésil se place dans le triangle Rio — S. Paulo — Minas. Le «cycle» du café n'a pu que renforcer cet équilibre, ainsi que l'utilisation des mines de fer de la région de Belo Horizonte. São-Paulo est devenue la capitale industrielle et commerciale du pays tandis que Rio restait la capitale politique et financière et que Belo Horizonte, créée en 1900, faisait ville champignon et apparaissait comme la capitale minière et le plus gros satellite de São-Paulo. La création de Brasília n'a rien changé à cela et a même renforcé le caractère central du triangle. La poussée de l'ensemble São-Paulo-Minas vers le nord justifie cette création et la capitale de l'an 2000 bâtie par Niemeyer et Lucio Costa ne sera bientôt plus qu'un faubourg administratif d'une conurbation qui tend à rejoindre la route Brasília-Belem et à se tourner délibérément vers le Nord. Mais n'anticipons pas.

Pourquoi le Sud a-t-il été longtemps oublié? Nous voudrions ici formuler une hypothèse qui devra être confirmée par les travaux que

nous entreprenons sur les inégalités du développement industriel dans le Bassin de la Plata (O- Comme chacun le sait, ces régions méridionales étaient à l'époque coloniale des régions d'élevage et de passage des troupeaux et des caravanes qui par le marché de Sorocaba et São Paulo allaient ravitailler le marché du Minas et de Rio. A la fin du XVIII^e siècle, la route de terre est continuée d'Ouro Preto à la Lagoa dos Patos. Au XIX^e siècle les Anglais ont beaucoup investi au Brésil. Mais ils ne se préoccupaient guère du Sud, absorbés qu'ils étaient par les profits à tirer du café. Leur participation à la construction des chemins de fer est liée à cela. Leur rôle dans le commerce extérieur aussi. En 1889, c'est-à-dire à la fin de la période impériale, s'ils n'étaient pas les seuls investisseurs au Brésil, ils étaient les plus importants des étrangers et ils faisaient la loi, dominant les autres.

La chute de l'Empire et la naissance de la République les ont inquiétés. Qu'allait devenir le Brésil? Le mot même de «République», n'était guère rassurant dans un pays latino-américain. On avait l'exemple des nombreuses républiques hispano-américaines où révolutions, guerres civiles, coups d'état se succédaient et qui, pour avoir la paix et la tranquillité propices aux affaires, se réfugiaient dans les dictatures «positivistes» dont la plus célèbre était celle de Porfirio Diaz au Mexique, le modèle des autres. L'investisseur anglais a donc eu un mouvement de recul. C'était d'ailleurs l'époque où, au Chili, s'effondrait le «royaume de North» selon l'expression du temps, reprise par Harold Blakemore dans son excellent livre sur les nitrates chiliens (1 2).

Or c'était le moment où des investissements auraient pu être faits dans le Sud. Le «cycle» du café pauliste remplaçait définitivement celui du café carioque. Ce poids mis sur S. Paulo, la porte du Sud, c'était de nouveau le «Drang nach Süden» pour reprendre une expression allemande employée maintes fois. Les profits du café pauliste auraient pu s'investir plutôt vers le Sud sous l'impulsion anglaise et avec l'aide de la technique anglaise. Mais les experts britanniques étaient réticents. Sans doute cela peut-il s'expliquer par le fait que la

(1) Travail en équipe du Laboratoire Associé n.° 111 du CNRS.

(2) Harold Blakemore, *John North and the Chilean Nitrates*, Athlone Press, Londres, 1975.

Grande-Bretagne était en train de sortir de la phase «b» du Kondratieff, autrement dit de la «Great dépression» qui avait obligé l'économie européenne, à partir de la crise cyclique de 1873, de se tourner vers les marchés extérieurs et d'y déverser marchandises, hommes et capitaux. Vers 1896, la reprise à long terme est assurée et on entre dans «la belle époque». Les affaires vont bien en Europe et il n'est guère utile de courir l'aventure au delà des mers. D'ailleurs l'Empire Britannique, au sens étroit du mot, offre tellement d'occasions d'investissements qu'il est inutile de courir les pays qui n'appartiennent pas officiellement à la grande famille que cherchent à protéger les partisans de Joseph Chamberlain. De ces diverses raisons lesquelles expliquent le plus le recul de l'investissement anglais au Brésil? Il est difficile de le dire. Mais toutes ont sans doute joué.

Une autre raison aussi pouvait détourner les Anglais du Sud du Brésil. C'était l'immigration allemande dans le Rio Grande do Sul, au Santa Catarina et même au Parana. A partir des années 1850, cette immigration se montre très active ⁽³⁾ et on peut penser que venant d'un pays aussi riche, aussi industriel et aussi dynamique que l'Allemagne, elle pouvait apporter avec elle les capitaux nécessaires à la mise en valeur du Sud. C'était en effet possible pendant la Grande Dépression entre 1873 et 1893 car la nouvelle Allemagne, unifiée, avait déjà effectué, pendant la période précédente son «*take off*» industriel et elle connaissait, elle aussi, les difficultés des Anglais ou des Français. Mais, dans cette période, le capitalisme allemand n'était pas encore assez fort pour des investissements gigantesques au Brésil. Pour des raisons de politique internationale il s'intéressait aussi à la Turquie, à la Chine, à l'Afrique, à l'Europe centrale et orientale. Avec le recul des Anglais à partir de 1889, il aurait pu prendre la place de ceux-ci dans le Sud du Brésil. Mais il connaissait lui-même cette expansion inouïe du tournant du siècle. Expansion interne qui exigeait tellement de capitaux qu'elle obligeait l'expansion externe à ralentir et même à se stabiliser pour ne pas dire qu'elle exigeait presque des desinvestissements.

⁽³⁾ Jean ROCHE, *La colonisation allemande et le Rio Grande do Sul*, Paris, 1963, et notre article à paraître dans les *Mélanges Kellenbenz*. En allemand voir Gerhard BRUNN, *Deutschland und Brasilien 1889-1914*, Cologne, 1971 ; Dietrich von Delbaes-Guenther, *Industrialisierung in Sudbrasilien*, Cologne, 1973, etc...

Donc entre 1890 et 1914, les Européens devaient investir dans le Sud du Brésil. Les Anglais n'ont pas osé. Les Allemands, qui devaient prendre le relais, n'ont pas pu. Et le Sud n'a connu qu'une industrialisation partielle. Pourtant, vers 1912, la «Belle Epoque» connaît des difficultés. La République Brésilienne a montré sa force et sa stabilité. Le capital britannique réalise qu'il ferait peut-être de bonnes affaires de nouveau au Brésil que d'ailleurs il est loin d'avoir quitté. Dans le Sud il existe des forces de travail, des matières premières, un espace encore en partie vierge. Comment n'y a-t-on pas pensé plus tôt? Le parlement britannique décide d'envoyer en mission au Brésil méridional un ancien ambassadeur anglais à Rio, Sir William Haggard, pour étudier la question. Cela nous vaut un rapport imprimé de 19 pages in octavo devant la Chambre des Communes (4).

Lorsque Sir W. Haggard était arrivé pour la première fois au Brésil 27 ans auparavant, le Sud était encore peu connu. Le Santa Catarina et le Rio Grande do Sul étaient des colonies allemandes, prospères aux yeux de tous; mais les vastes étendues reliant l'Uruguay à São Paulo étaient à peu près inconnues. Le jeune ministre de Sa Majesté avait déjà la conviction que c'était dans le Sud que résidait la future prospérité du Brésil. Vingt sept ans après, le voyage à travers ces immenses régions est devenu possible grâce à la ligne de chemin de fer construite par la *Brazil Railway Company* qui a joint les uns aux autres les tronçons de lignes qui existaient déjà. On peut donc maintenant aller en train de la région de Rio à Montevideo. Certes une crue vient d'emporter le pont temporaire dressé au-dessus du Rio Uruguay. Mais le pont définitif est en cours de construction et, en attendant, on traverse le fleuve par une *lanche* à vapeur.

Le but de Haggard, dans ce voyage, est d'étudier ces «districts» considérés jusqu'ici comme *terra incognita*. La *Brazil Railway Company* a mis un train spécial à sa disposition. Egan, le directeur au Brésil de la B.R.C., a mis à ses ordres un expert, F.E. Cole, un ancien du *Canadian Pacific Railway* et qui est à la tête du département «Colonisation»

(4) *Report on a Journey in the South of Brazil*, October 1912, by Sir W. Haggard, His Majesty's minister in Brazil, State Papers, House of Commons n.° 684, Miscellaneous Series, Brazil, 1913, cd 6666 LXIX p. 1-3.

de la Compagnie. Les deux hommes quittent S. Paulo le 14 octobre 1912 à 10h 30.

Laissons les traverser une bonne part de S. Paulo et retrouvons les, le 16 octobre, lorsqu'ils arrivent à Sanges, clairière dans une région forestière peuplée d'araucarias. Ils y trouvent une petite scierie démodée qui doit être remplacée par une usine moderne. L'entreprise est la *South Brazil Lumber Company*, à la charge de deux Nord-Américains. Le bois est expédié à S. Paulo où l'on construit déjà 6000 maisons par an. Les terres de la Compagnie couvrent 250.000 acres, une partie en forêt, le reste exploité par la *Brazil Land, Cattle and Packing Company*. De Sanges, la ligne se dirige sur Pirahy, laissant sur sa droite les collines de Tibagy, célèbres pour leurs diamants. Entre Pirahy et Tronco, elle traverse des terres agricoles dont le Centre est Castro. Au delà de Castro, la Compagnie possède 50.000 acres à Carambehy, vieux centre de colonisation. Ensuite Ponta Grossa, où les deux voyageurs passent la nuit, est un centre ferroviaire au milieu des herbages: les voies ferrées vont vers S. Paulo et Rio, au Nord, Rio Grande et Montevideo au Sud, Curitiba et Paranaguá à l'est et Prudentópolis à l'ouest.

Avec Haggard arrêtons nous ensuite à Curitiba, capitale du Parana, et prenons y la mesure du jeune Etat. Déjà en 1912 la ville est entourée de colonies étrangères assez variées. C'est une cité pionnière poussée à la croissance par la prospérité des terres alentours. Déjà elle met tout son effort à paraître une ville modèle. On y pave les rues. On y construit des tramways électriques qui remplaceront les voitures à chevaux. La majorité des maisons revêt encore l'aspect brésilien traditionnel. Mais les choses changent vite. Déjà les banques exigent des édifices spacieux. Les jardins publics sont vastes et une nouvelle gare est en construction, comme si l'avance de la *Brazil Railway Company* avait donné au développement de la ville une grande impulsion. En fait Curitiba profite du «cycle» du *maté*. Naturellement il ne faut rien exagérer: 600 000 personnes forment la population du Parana, dont 100 000 d'immigration récente. Polonais de Russie et d'Autriche sont les plus nombreux. Viennent ensuite Italiens, Allemands et même Hollandais. Dans les 135 000 immigrants au Brésil en 1911-12 le Parana comptait pour 9 000. Les nouveaux *Paranaenses* se repartissent en 113 colonies: 73 sont des colonies d'Etat, 9 sont fédérales, 12 privées et 14 municipales. La proximité de la ville a encouragé les cultures dans la région: avoine, seigle, orge, coton, lin. Le gouver-

nement fédéral voudrait même encourager la culture du blé et il offre des subventions aux syndicats d'agriculteurs en cultivant plus de 500 acres, et des faveurs à la fois aux immigrants qui se consacrent à sa culture et aux propriétaires de moulins.

A Curitiba les industries sont encore dans l'enfance: moulins à maté, moulins à coton, manufactures de tabac, brasseries, fabrique d'allumettes. Les manufactures de tabac de l'Etat ont produit en 1911 plus d'un million de cigarettes, près de 750.000 cigares et 3815 kilos de tabac. La production de bière s'élève à 4 millions de bouteilles et presque 30.000 litres de bière à la pression, grâce à la population d'origine allemande. Enfin 90 millions de boîtes d'allumettes en bois et 2 millions et demi d'allumettes en cire ont été fabriquées pendant la même année 1911. Mais ce qui a le plus frappé les voyageurs c'est la ressemblance entre Curitiba et S. Paulo. Toutes deux sont situées sur un plateau de climat salubre. Dans les deux cas une voie ferrée traverse le plateau et le relie à la mer à travers une chaîne côtière. São Paulo possède le port de Santos. Curitiba en possède deux: Antonina et Paranagua. Dans les deux cas la capitale est le centre de réception des marchandises déchargées dans le port. De chaque côté un produit domine: là le café, ici les produits agricoles de subsistance.

Cette région est bien desservie par les chemins de fer et le sera encore plus quand la ligne S. Francisco do Sul-Iguassu aura atteint Rio Negro, ce qui ne saurait tarder. Là elle rejoindra la ligne Ponta Grossa-Curitiba.

Les deux ports de Paranagua et de S. Francisco do Sul seront alors reliés entre eux par une voie ferrée et reliés tous les deux à Curitiba, Ponta Grossa et bientôt à Vila Rica et Asunción, la capitale du Paraguay. La ligne suivie par les deux compagnons descend la vallée du Rio do Peixe, passe le Rio Uruguay dans les conditions que l'on sait ⁽⁵⁾.

Haggard et Cole ne vont pas plus loin et prennent alors la route du retour qu'ils font jusqu'à S. Paulo en 4 jours. Rentrés à Rio, ils calculent qu'ils ont parcouru en chemin de fer entre 4000 et 5000 kilomètres.

(5) Voir plus haut p. 162.

L'auteur du rapport passe alors à un certain nombre de remarques générales sur le pays observé. La ligne de chemin de fer présente l'avantage de garder le même écartement sur tout son parcours. Mais elle est, dans certaines régions, trop tortueuse et elle multiplie par 4 la distance à vol d'oiseau. Certaines régions traversées sont plus prospères que d'autres. Ce qui manque surtout c'est la population et la main d'oeuvre. La Compagnie possède 9 millions d'acres dont 1000 seulement ont été cadastrés et sont prêts à être mis en valeur. En général, à l'exception des Allemands, les gens installés le long de la ligne représentent une catégorie assez médiocre. La politique trop libérale du gouvernement brésilien a laissé s'introduire là des gens inaptes au travail pionnier. La Compagnie a dû aider les colons financièrement. Les plus évolués de ceux-ci ont de petites propriétés de 60 à 100 acres qu'ils achètent selon un système de paiements échelonnés sur cinq ans. Un système analogue existe sur les terres de l'Etat mais il est moins avantageux pour différentes raisons dont la première est que ces terres sont éloignées des voies ferrées de la Compagnie: leur mise en valeur dépend donc de l'état des routes, qui est très médiocre.

En dehors du maté, le bois reste le produit le plus intéressant commercialement, bien que les voies ferrées restent insuffisantes pour les quantités débitées. La *Casca grammamina* est recherchée pour son tannin (6). L'élevage est encouragé chez les agriculteurs, ne serait ce que pour l'engrais, et c'est le porc qui reste l'animal le plus rentable. A la tête de chacune des colonies est placé un directeur avec un ou plusieurs adjoints. Les colons doivent entretenir les routes construites par la Compagnie. Les étendues de forêts exploitables sont énormes. La *South Brazil Lumber Company* est une filiale de la *Brazil Railway Company*. Elle a créé plusieurs scieries le long de la ligne de chemin de fer mais, à l'exception de celle de Tres Barros qui est très moderne, elles sont assez archaïques. On doit en créer deux autres, une à Sanges et une à Calmon. Mais les stocks s'accumulent le long de la voie. Europe et Etats-Unis sont acheteurs. Le bois est de qualité et les variétés sont nombreuses: 72 dans le seul Etat de Parana. Certains sont très beaux et très abondants comme le pin de Parana (*araucaria*) et l'Imbuya.

(6) C'est l'écorce d'un arbre assez répandu dans cette région.

Le frein à l'agriculture est le manque de débouchés et les exploitations les plus prospères se trouvent aux alentours de São Paulo et Curitiba qui sont de gros marchés urbains. Maïs, tabac, canne à sucre, riz, haricots, coton, seigle et, dans quelques endroits, la vigne sont les produits agricoles les plus fréquents. Dans l'avenir on peut envisager le développement des cultures de luzerne, de graine de lin, de thé, et surtout de blé et d'autres céréales. Ce qui manque le plus à la culture du blé dans la région de Curitiba c'est la main d'oeuvre. Le climat ne peut être un obstacle. L'altitude rend ces régions plus fraîches que les plaines argentines et la culture du blé ne cesse de croître dans le Rio Grande do Sul. En attendant l'élevage reste plus rentable que les cultures et plus florissant. Des croisements ont été effectués avec des races étrangères (Shorthorns et Herefords du Texas par la *Brazil Land Cattle and Packing Company*). Le bétail ainsi croisé est plus résistant aux maladies.

Et voici la conclusion de Sir William Haggard: «ce pays peut compter sur un avenir prospère, dans une mesure encore difficile à apprécier. Les gouvernements des Etats, bien que naturellement gênés par l'inexpérience et par les conditions nationales et locales, ont montré dans l'ensemble, ces dernières années, une sage prévoyance quant à la nécessité de peupler ces territoires et de faire naître et croître une colonisation dont dépend l'avenir du pays. Maintenant il y a la *Brazil Railway Company* qui, profitant non seulement des succès mais aussi des fautes de son expérience locale antérieure ou de celles d'autres pays, armée d'énergie et de capital et guidée par des intelligences de grande classe, devrait aboutir à de grands résultats» (7).

L'auteur ajoute que la mise en place d'un réseau de communication cohérent reposant sur les ports, les fleuves navigables et le système de voies ferrées déjà écrit ou en projet, cette mise en place doit assurer le développement économique du Sud brésilien. Et il termine ainsi:

«I began my report by stating that it has always been my impression that *in the south lay in great measure the future prosperity*

(7) Rapport cité, p. 18.

of Brazil (8) I can only close it by saying that personal observation has amply and entirely conformed that conviction» (9).

Nous pourrions dans une étude plus longue confirmer les commentaires de Sir William par d'autres témoignages, en particulier ceux tirés de la correspondance consulaire. Nous pouvons penser que même si sa déposition devant la Chambre des Communes n'a pas eu de répercussions spectaculaires immédiates, elle aurait pu en avoir dans le cours des années 1913 et 1914. Malheureusement pour le Brésil et surtout pour la Grande-Bretagne, l'Europe et le monde étaient en train de s'engager dans la plus funeste des luttes. Dès lors plus question d'investir dans le Nouveau Monde. C'est au contraire à un énorme désinvestissement que l'on assiste. La Première Guerre Mondiale devait entraîner ce qu'André Siegfried appelait «la crise de l'Europe». Même si on avait voulu contrecarrer l'influence allemande dans le sud du Brésil, il était trop tard. Le relais sera pris par les Américains et même par les Allemands mais plus tard: en fait, pour cette région, après la Seconde Guerre Mondiale.

Voilà pourquoi, nous semble-t-il, le Sud a failli connaître un développement tardif par rapport à S. Paulo mais moins tardif que celui qu'il connaît, qu'il commence à connaître depuis vingt ans. Cependant les structures profondes sont dessinées déjà de façon irréversible. S. Paulo reste le centre. Porto Alegre et Curitiba sont des satellites. Quant à Florianopolis c'est la capitale d'un Etat artificiel tiraillé entre ses voisins (10).

Le fait que Rio et S. Paulo soient sur le Tropique n'y change rien à une époque où la technique permet de vivre de façon aussi active et efficace, aussi dynamique, à Rio qu'à Stockholm.

FRÉDÉRIC MAURO

(8) C'est nous qui soulignons.

(9) Rapport cité, p. 19.

(10) Voir les Mélanges Kellenbenz déjà cités.