



COMMUNICATION DIRECTE

DE

L'EUROPE ET DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Privilège de l'Etat de Matto-Grosso (Brésil)

ENTREPRISE

EUSÈBE GUIBERT DE BLAYMONA

INGÉNIEUR-EXPLORATEUR

COMMUNICATION DIRECTE

Paris 1933

L'Europe et de l'Amérique du Nord

Robert

AVEC:

- 1.º — Le Brésil : (Etats de Grão-Pará, Amazonas, Matto-Grosso, par les rios Amazonas, Madeira, Guaporé).
- 2.º — La Bolivie (Provinces de : La Paz, Beni, Santa-Cruz, Chiquitos, Mojos).
- 3.º — Le Pérou : Département de Cusco.

PREMIÈRE ÉDITION

Les vues photographiques, cartes, plans etc.
paraîtront avec la 2^eme. édition


*Am
080.0811
7323*



MANAOS

Typ. de F. de Queiroz & Comp.

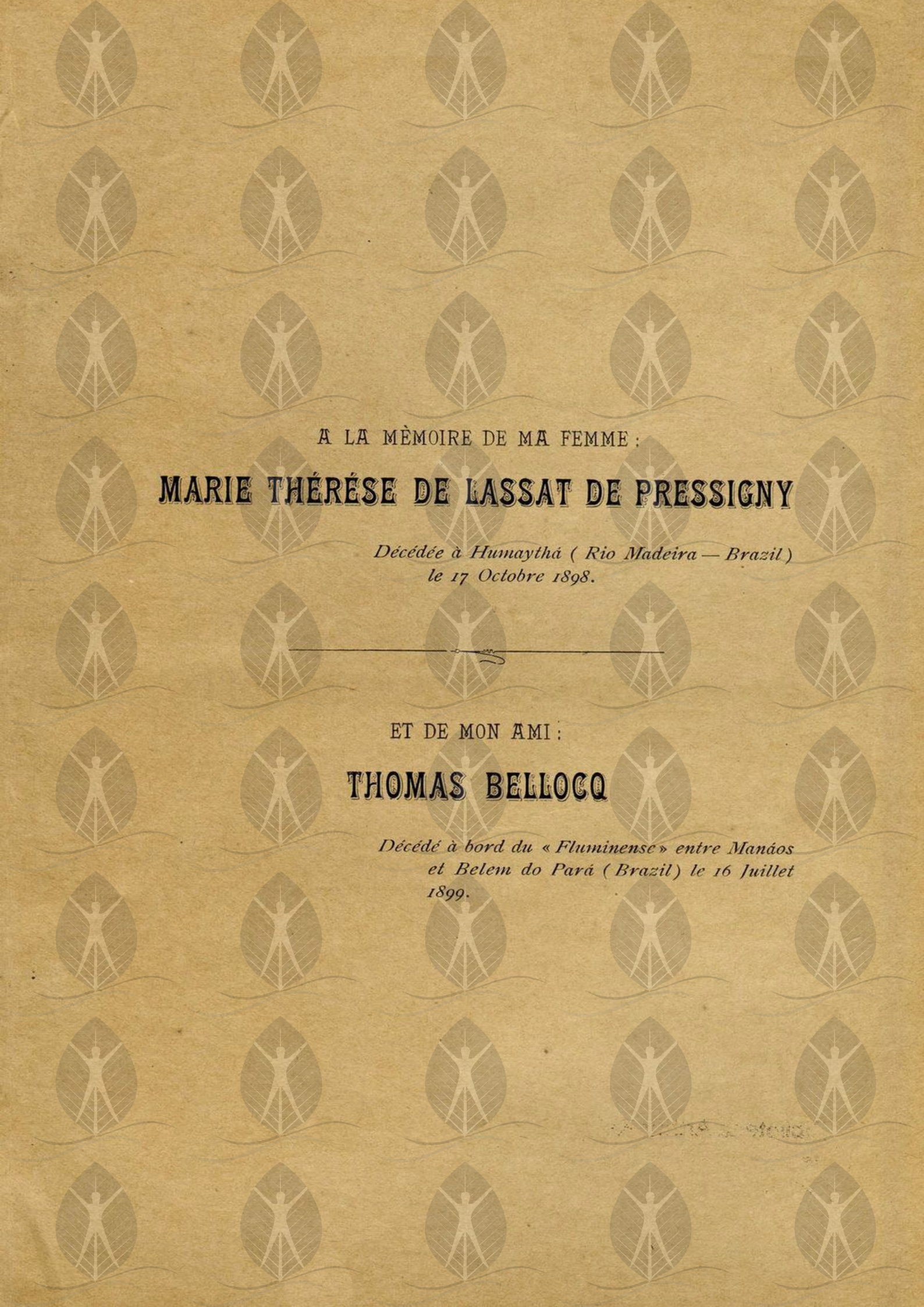
1899



Biblioteca Arthur Reis

Registro: 13 832

Data: 20/06/2005



A LA MÉMOIRE DE MA FEMME :

MARIE THÉRÈSE DE LASSAT DE PRESSIGNY

*Décédée à Humaythá (Rio Madeira — Brazil)
le 17 Octobre 1898.*

ET DE MON AMI :

THOMAS BELLOCQ

*Décédé à bord du « Fluminense » entre Manáos
et Belem do Pará (Brazil) le 16 Juillet
1899.*





INTRODUCTION

L'étude que je soumets à l'examen des capitalistes et des personnes compétentes, est l'expression de la vérité. Elle est basée sur des chiffres, non sur des hypothèses. Elle est basée sur la certitude absolue que j'ai de la possibilité d'exploiter la contrée dont je parle; puisque seul, presque sans ressources pecuniaires, malgré une lutte de plus de 4 ans contre la mauvaise gérance d'un associé, malgré l'opposition de grosses maisons intéressées à m'empêcher d'aboutir, malgré d'odieuses calomnies, j'ai percé la forêt vierge sur une longueur de 220 kilomètres,

Cette étude est la synthèse de dix ans d'études personnelles et d'explorations,

J'affirme et je prouve que les capitaux engagés dans cette affaire donneront en peu de temps un rendement très élevé.

J'affirme, et il est facile de s'en convaincre, que ce que j'avance dans le présent ne peut donner une idée exacte de l'importance économique que mon chemin est appelé à prendre dans l'avenir.

Manáos, le 2 septembre 1899.

Eusèbe Guibert de Blaymont

Ingénieur, membre de la Société de Géographie Commerciale de Paris,



Historique

L'ouverture d'une voie de communication entre le Madeira et le Mamoré n'est pas une idée nouvelle. Plusieurs ingénieurs ont étudié la question, les gouvernements Brésilien et Bolivien s'en sont occupés à diverses reprises. Il y aurait lieu d'être surpris qu'un chemin dont l'utilité s'impose ne soit pas encore fait, si une série de circonstances défavorables n'avaient longtemps arrêté l'exécution des travaux.

Le 27 mars 1867 le gouvernement brésilien s'était engagé, vis à vis de la Bolivie, à l'ouverture d'un chemin de fer allant de Santo Antonio (Rio Madeira) à Guajara-Merim (11 heures en amont de la jonction du Madeira et du Beni). Cet engagement tirait sa raison d'être de l'importance économique du chemin qui, en supprimant l'enorme difficulté des cascades du Madeira, permettait d'établir une communication facile entre l'Europe et la Bolivie par l'Amazone et le Madeira.

Une première compagnie fondée par le colonel américain Church fut autorisée par décret n.º 4:909 du 20 avril 1870 sous la dénomination: *Madeira and Mamoré Railway C.º limited*». Pour des motifs divers le C.º Church dut céder son privilège à la C.º *Madeira-Mamoré* qui fut autorisée par décret d'empire n.º 5:073 du 28 août 1872.

Ce décret fut prorogé sous le n.º 6:297 le 18 Octobre 1876 d'après les conditions fixées dans les annexes du contrat de 1870. Le 24 novembre 1877 un nouveau décret n.º 6:747 accordait pour une durée de 30 ans la garantie d'intérêt pour un capital de £. 400:000 destiné à la construction du chemin de fer dénommé: «*Madeira — Mamoré*» Cette garantie fut reconnue par décision législative n.º 2:814 du 19 janvier 1881.

Malgré tous ces avantages les travaux furent abandonnés, le matériel perdu, et les décrets furent tous rapportés le 10 septembre 1881.

Em 1888 l'ingénieur *Julio Pinkas*, à la suite d'une expédition faite pour le compte du gouvernement écrivait: «*Nous ferons appel au congrès brésilien afin qu'il vote les fonds nécessaires à la construction du chemin de fer «Madera — Mamoré» et à l'établissement d'une ligne de navigation «du Rio Guapore (ou Itenez). Un autre appel au congrès bolivien pour qu'il complète et utilise cette communication avec ses routes de La Paz, Cochabambo et Santa Cruz, aux Beni, Chaparé et Mamoré, en établissant sur ces trois rivières la navigation à vapeur. Et les deux nations réunies auront alors créé la voie la plus colossale du monde en restituant aux Amazones les sources de ses artères et en mettant les Andes à la porte de l'Atlantique.»*

Chargé moi même de l'étude des terrains aurifères de Chiquitos, en vue de la construction d'un chemin de fer de Puerto Pacheco à Santa Cruz da Sierra, j'avais successivement exploré les terrains arrosés par les grands bras du Madeira: Le Mamoré que j'ai descendu depuis ses sources tantôt en embarcation, tantôt en *Caillapos* (1); le Beni, le Madre de Dios, enfin le Guapore que j'ai exploré pendant toute l'année 1892 jusqu'à sa jonction avec le Rio Verde.

(1) Sorte de radeau employé par les indiens pour passer les cataractes.

Evidemment, les richesses de ces contrées sont incalculables et nul ne peut dire quel merveilleux avenir les attend ; mais cet avenir peut être lointain encore, tandis que le bétail si nombreux dans les campos de *Mojos et du Beni*, peut être la source immédiate d'une immense exploitation.

Frappé de cette remarque, je résolus de reprendre au point de vue de la communication « *Madeira — Mamoré* » l'idée abandonnée, mais dans des conditions plus modestes et en prenant, pour la mettre à exécution, un autre point de départ.

Je remontai immédiatement le Beni jusqu'à Reyes et je traversai seul, au prix de mille dangers, les immenses territoires de Mojos, Chiquitos, Matto-Grosso, pour aller à Cuyaba expliquer mon plan au gouvernement et obtenir un privilège. Ce plan était très simple : renoncer pour le moment à la construction du chemin de fer, devenue impossible par suite de l'échec successif des compagnies américaine et anglaise et qui, d'ailleurs, nécessitait de gros capitaux. Ouvrir un simple chemin de roulage afin d'établir entre *Mojos* et le *Beni* d'une part, *Manaos* et *Pará* d'autre part, le commerce du bétail. On verra plus loin quelle est l'importance de ce commerce.

Le gouvernement de Matto-Grosso comprit la valeur pratique de ce plan et m'accorda la concession et le privilège demandés.

Cette même année 1894 le gouvernement Matto-Grossense qui envoyait un détachement de soldats chargé d'installer à Santo Antonio la douane de l'Etat, me chargea de servir de guide à l'expédition. Partis le 6 juin 1894 de Cuyaba nous arrivâmes le 8 janvier 1895 à la première cataracte dans le rio Mamoré (1). Là je me séparai de l'expédition

(1) Sans m'étendre sur les divers incidents du voyage, je puis dire qu'à peu d'exceptions près, les indiens qui peuplent ces éten-

pour commencer l'ouverture du chemin concédé bien que je fusse déjà atteint de la fièvre. C'est dans ces conditions que j'ouvris 66 kilomètres. Mais malade, à bout de force je dus m'arrêter et c'est alors que je conclus avec M. M. Santos Mercado et Ballivian une association eu vue de l'exploitation de mon privilège, sous la raison sociale : « *Mercado Ballivian et C.^e* » Toujours à cause de l'état de ma santé je dus abandonner la gérance de l'entreprise et la signature sociale à l'un d'eux ⁽¹⁾ dont l'administration désastreuse devait fatalement entraîner la perte de l'affaire et la caducité du privilège. C'est pour ne pas en arriver à cette extrémité que j'ai poursuivi la dissolution de la société ; afin de rentrer en possession de mes droits et d'exploiter soit par moi-même, soit par la formation d'une compagnie nouvelle, mes concessions et privilèges.

dues ne sont généralement pas hostiles. On trouve de beaux types parmi les indiens de la plaine. Leur caractère est doux ; ils seraient susceptibles de civilisation si on ne s'attachait pas à les détruire. Partout où les missionnaires Franciscains sont établis, les Indiens, ont appris à travailler, plusieurs, même, ont acquis un véritable talent. Il ya parmi eux des orfèvres d'une étonnante habileté ; et j'ai eu en ma possession un bureau fait par l'un d'eux, avec 32 bois différents, que ne désavouerait aucun de nos meilleurs ébénistes.

Ces indiens sont reconnaissants aux religieux qui s'occupent d'eux et ils leur obéissent docilement. Dans certaines missions, notamment à Guaray, l'autorité morale des religieux est si grande que deux d'entre eux suffisent à diriger des villages de 2 et 3:000 habitants. Les Indiens des missions sont les seuls qui ne soient pas maltraités et qui ne croupissent pas dans la misère.

L'indien de la plaine est propre, mais par contre, celui de la montagne, d'un naturel plus sauvage, est très sale. Tous ces indiens forment deux races bien distinctes et qu'on retrouve à travers toutes les modifications ou subdivisions : les Quitchuas, descendants des anciens Incas, et les Aymaras. Ces derniers parlent une langue très réche.

(1) Mr. Adolfo Ballivian.



II

Importance de la région — Superficie du terrain concédé, climat etc.

Il n'est besoin que de jeter un coup d'œil sur la carte du centre de l'Amérique du Sud, pour voir combien est important et nécessaire le chemin dont je suis propriétaire. C'est du reste le seul endroit de pénétration indiqué par la nature même. Le seul où l'art et l'industrie ont le moins à dépenser de capitaux pour pouvoir arriver à un résultat dont les bénéfices vu le peu d'argent employé, nous stupéfient, nous Européens, tant nous y sommes peu accoutumés.

La superficie de la région englobée est énorme :

$15^{\circ} \times 12^{\circ}$ soit 180° carrés

Et rien, qu'il s'agisse d'exploitation ou de transit, ne peut échapper à mon monopole. Dans cette immense étendue existe environ 90:000 kilomètres de voies navigables à vapeur, qui sont formés par :

- 1.^o — le Guaporé ou Itenez
- 2.^o — le Mamoré
- 3.^o — le Beni
- 4.^o — le Madre de Dios

} Et leurs affluents

C'est à dire par les quatre bras qui viennent former, au commencement même de mon chemin, l'énorme tronc qui est le Madeira.

Sous le rapport du climat et des productions cette immense zone peut se diviser en trois parties :

1.^o La région froide ou région des montagnes, dans laquelle pousent toutes les plantes cultivées en Europe. Elle possède en outre des essences et des produits américains : Quina, canne à sucre, Gualouzas etc (¹). De plus, région de mines par excellence, possédant des placers aurifères et argentifères immenses. Je ne citerai que pour mémoire les mines d'or bien connues de Rio de los Cajones et celles d'argent de Huanchaca, Potosi, Colquechaca etc. etc.

2.^o La seconde région est formée de prairies immenses et de forêts. Elle s'étend sur trois états : le Brésil (Matto-Grosso) la Bolivie et le Perou. Là, les trois règnes deviennent plus riches, les essences abondent, et dans, le centre, à portée de la navigation, baigné par les rivières Ytonamas, San Julião, Guaporé, existe un massif montagneux mais peu élevé et fort riche en or, fer, cuivre, antimoine, charbon, naphte eaux minérales froides et chaudes etc : Le massif de Chiquitos. Cette zone produit en abondance : le manioc, la coca, le cacao, le café, l'indigo, la vanille, le tabac, la *gomme élastique* (borracha) l'ipeca-cuana, le tocary (ou amande douce) le riz, le maïs etc. etc.

Quant au règne animal, qui est d'une si grande importance au point de vue du transit de mon chemin, j'en ferai plus loin un exposé détaillé.

3.^o La troisième région est la partie de territoire traversée par mon chemin même, c'est la région des cataractes. Là, le gouvernement de Matto-Grosso m'a donné, moyennant la condition d'ouvrir une communication commerciale, un

(1) Tubercule très riche en alcool.

immense champ d'exploitation de gomme élastique et de caoutchouc ; sans parler des autres branches de commerce : fruits et essences qui se développeront plus tard à mesure que le chiffre de la population augmentera, et qui deviendront la source de richesses nouvelles. Là, la rivière est venue m'aider. Les difficultés insurmontables occasionnées par les vingt trois cataractes du Rio Madeira, rendent mon chemin nécessaire au développement du pays. Par ce chemin seulement les communications seront sans danger, les prix de transport pourront être réduits, et, partant : le prix de revient des marchandises. Le propriété qui m'est accordée représente, comme territoire, une véritable immensité : 365 k.^{mos} (longuer du chemin) 20 k.^{mos} (à prendre sur les côtés du chemin) soit : 7:300 kilometres — sans y comprendre 90:000 hectares en 5 lots de 18:000 hectares chacun que je choisirai, comme de juste, dans les endroits les plus riches de gomme.





III

Quantité approximative des estradas de gomme

J'estime, non seulement d'après mes calculs basés sur la connaissance intime que j'ai du pays, mais encore d'après l'opinion des habitants, à 5:000 environ, au minimum, le nombre d'estradas à moi concédées ⁽¹⁾. C'est donc déjà, à la valeur actuelle dans le pays, la représentation d'un capital de 10.000:000 de francs puisque le prix courant est 2:000 francs par estrada vierge.

(1) Selon les pays l'estrada est comptée de 100 à 120 arbres. Je prends pour base de mon estimation l'estrada de 120 arbres.





IV

Extraction — production par homme — coût actuel modifications possibles — frais et bénéfices

Dans les travaux que j'ai dirigés, dans ceux que j'ai visités, enfin dans toutes les observations que j'ai pu faire, j'ai acquis la certitude qu'on peut obtenir de chaque homme une production minima de 600 kilos. (1)

Comme travailleur je préfère de beaucoup l'étranger au fils du pays. L'étranger travaille avec l'espoir que sa peine sera rémunérée et qu'il pourra, non seulement élever sa famille, mais encore retourner un jour dans sa patrie. Pour le fils du pays illétre, « le fils de la nature » c'est différent. Le noir est en général ivrogne, paresseux. Après s'être enivré il a ordinairement la fièvre, perd deux ou trois jours chaque fois et cela se répète plusieurs fois par mois. Il est facile de calculer le préjudice. L'indien, qui du reste en Amazonie comme en Bolivie tend à disparaître, l'indien n'a aucun am-

(1) Dans les estradas vierges, et cela sans abimer les arbres. Dans la plupart des estradas actuellement exploitées on n'obtient plus guère qu'à 300 à 400 k. Mais il y a 30 ans au moins que ces estradas produisent, les arbres commencent à être fatigués.

bition. Il ne tient pas à l'argent dont il connaît mal la valeur; s'il travaille, c'est parce qu'on l'y oblige, car livré à lui-même il ne ferait rien. La forêt lui donne la viande, la rivière le poisson; ajoutez-y deux racines de manioc et un hamac: Vous aurez un homme parfaitement heureux.

On ne peut donc sérieusement compter, pour exploiter avec fruit, que sur l'étranger, ou sur le fils du pays moyennement lettré. (Mulâtre ou Caboclo). Se rendant compte de la valeur de l'argent et aspirant au bien-être, il sait parfaitement qu'il pourra, en peu d'années, se créer une situation indépendante, grâce au capital économisé. Des 18 ou 20 étrangers que j'ai vus intéressés au travail, c'est à dire à qui le patron achète la gomme à 3.50 ou 4 le kilos pas un n'est tombé au dessous d'une production de 900 à 1:200 k. L'extraction de la gomme est un travail facile dans lequel les femmes et les enfants à partir de 12 à 14 ans peuvent produire presque autant qu'un homme.

Supposons une famille européenne de cultivateurs ou d'ouvriers, composée de 4 personnes à laquelle on dirait: « Je
« vous donne la maison autour de laquelle vous serez libre
« d'avoir un jardin que vous aurez le temps de cultiver car
« le travail de la gomme ne vous occupera que jusqu'à 11 h.
« ou midi. Pendant les 8 mois que dure l'extraction de la
« gomme, vous pourrez sortir 600 k. au minimum et davan-
« tage si vous voulez, que je vous achèterai à 4 le k. Pen-
« dant le 4 autres mois de l'année je vous emploierai chez
« moi soit aux récoltes, soit à d'autres travaux et vous ga-
« gnerez de ce chef environ 4 francs par jour, soit 600.—
« Votre nourriture et votre vêtement vous coûteront environ
« 1:500 fr. l'an, car dans votre jardin vous aurez vos légu-
« mes, vous pourrez engraisser un porc et moi, je vous ven-
« drai la viande à raison de 1 fr: le kg. Si vous êtes malade,
« comme mon intérêt personnel est que vous le soyez le moins
« possible, je vous fournirai gratuitement le médecin et les
« médicaments. »

Le chef de famille ne fera—t—il pas immédiatement le calcul suivant :

Nous sommes 4 personnes à 3:000 fr. par an (min.)	12:000
Pendant 5 ans soit.....	60:000
Dépenses durant ces 5 ans en admettant qu'elles s'élèvent aux $\frac{2}{3}$	40:0 0
Rest net	20:000

Ceci compté sur la production minima de 600 kg. Voilà donc un chef de famille qui, parti sans argent, pourra rentrer en Europe après 5 ans avec un capital modeste sans doute, mais suffisant pour devenir propriétaire.

Ici, j'attends l'objection la plus sérieuse, la seule, du reste, qui doit être prise en considération :

Et la mortalité ? Et le climat ?

La mortalité est énorme, le climat est dangereux, j'en conviens. Les proportions de ce mémoire ne me permettent pas de traiter en détail cette question ; je dirai seulement ceci. Le climat est brulant et dévore l'européen ; mais 80 européens sur 100 nouvellement débarqués vivent ici comme en Europe. Ils usent sans mesure de boissons glacées, sortent par tous les temps, soleil ou pluie, et à toutes les heures du jour ou de la nuit. Or, il ne faut pas user de glace, au moins au début, il ne faut ni manger de fruits ni user de boissons fortes. Il faut rester chez soi pendant les heures chaudes du jour, éviter de se mouiller et ne pas sortir la nuit. Moyennant ces précautions l'Européen s'acclimate, j'en connais, et je suis du nombre, qui habitent le pays depuis 15 et 20 ans. Les maladies endémiques : Beriberi, Fièvre jaune, sont terribles ; mais les statistiques ne nous prouvent elles pas que la typhoïde, la phtisie déciment tout autant la population de nos capitales ?

En ce qui concerne le travailleur, la question se pose différemment. Ici, ce n'est pas l'excès, c'est le manque de nourriture, l'absence de toute hygiène, qui accomplit l'œuvre de mort. La mortalité diminuera le jour où les patrons, ne considérant plus leurs travailleurs comme un bétail humain, s'occuperont de les pourvoir, dès leur arrivée, au moins du nécessaire. J'ai vu à Santo Antonio des italiens et des Cearenses obligés d'attendre le jour du départ pour les « seryngaes » coucher à tous les vents sous un hañar à peine couvert. Exposés le jour au soleil sous une température de 48 et 49°; exposés la nuit à un refroidissement de plus de 20° et au brouillard humide de la cataracte. Ces malheureux n'ont eu pour toute nourriture pendant plusieurs jours que quelques bananes et un peu de viande séehe pleine de vers.

Presque tous sont morts, qui en sera surpris?

Commerce du bétail, monopole de transport et de vente—Villes, villages, barraques, population à fournir—Le bétail bolivien, prix d'achat etc.

Le gouvernement de Matto-Grosso m'a également concédé le monopole du commerce du bétail pendant vingt ans. La population du nord du Brésil, (Parà et Amazonas) augmente chaque jour dans des proportions énormes. Le bétail manque complètement, les gouvernants ne savent comment résoudre le problème de l'alimentation, problème auquel mon chemin, seul, offre une solution.

En effet, la Bolivie (Mojos et le Beni) regorge de bétail qui n'a absolument aucune valeur, le pays n'ayant aucun débouché. Sans exagérer, on peut estimer à 4.000:000 (quatre millions de têtes) le bétail bolivien. Le prix d'achat, en chargeant les chiffres, est de 12 à 20 francs par tête, tandis qu'en Amazonie le moindre animal vaut de 300 à 400 francs.

Les états de Parà et Amazonas sont prêts à donner les terrains (prairies) nécessaires pour l'établissement de centres d'élevage. Il est à supposer qu'en présence de l'intérêt général ils n'hésiteraient pas à subventionner les introducteurs comme ils ont déjà subventionné, du reste, la « *Société pas-*

toril » de Belem do Pará qui importe à grands frais, de la République Argentine, une quantité insuffisante de bétail.

Il ne faut pas croire qu'il soit nécessaire de transporter le bétail bolivien, eomme on transporte le bétail européen, pour lui faire accomplir de longs trajets. Le bœuf bolivien est élevé à l'état libre dans des *campos* immenses où il est quelquefois obligé, notamment à la saison sèche, de faire 40 ou 50 kilomètres par jour pour aller boire, et retourner ensuite au pâturage. Je puis donc dire que ce bétail marcheur, qui fera facilement et sans fatigue en 6 ou 7 jours les trois cents et quelques kilomètres qui séparent Guajara-Merim de Santo Antonio, sera immédiatement une source de revenus. Et que ces revenus subviendront, dans une large mesure, aux frais d'établissement de la voie ferrée.

Quelle sera l'importance du débouché créé par ce chemin? Je l'estime à 60:000 têtes par an, en n'approvisionnant que les villes et les centres d'exploitation de la région amazonense (1).

Ce sont dans l'état de Grão Pará :

Belem do Pará (capitale de l'état)	145:000 hab.
Gurupa	2:000 »
Santarem	8:000 »
Obidos	3:000 »
Population des travaux intermédiaires sur l'Amazone	800:000 »
Total	958:000 hab.

Dans l'état Amazonas :

Parintins	2:000 hab.
Itacoatyarra	4:000 »
Somma	964:000 hab.

(1) J'ai reçu d'Europe des propositions pour une fourniture de 40:000 têtes de bétail

<i>Transporte</i>	964:000 hab.
Manãos (capitale de l'état)	40:000 »
Borba (sur le rio Madeira)	1:000 »
Manicoré (sur le rio Madeira)	3:000 »
Humaythà (sur le Rio Madeira)	3:000 »
Population intermédiaire des barraqués (¹).	200:000 »
Population dans les rio Purus	300:000 »
Total	1.511:000 (²)

C'est donc une consommation énorme, assurée, susceptible, avec la création méthodique de « *fazendas* » d'élevage, d'un accroissement presque indéfini ; d'un rendement également énorme, assuré, liquide, très clair ainsi qu'il est facile de le voir par le tableau des prix d'achat et de vente.

Coût par tête en Bolivie	20 francs
Droits, pertes, conduite ou transport par tête	80 »
Total	100 francs
Prix de vente	250 francs
Bénéfice net par tête	150 » (³)

(¹) Dans le Madeira on donne de nom de Barraque à l'habitation du patron d'un importante exploitation de gomme.

(²) Ces chiffres ne peuvent être absolus car il n'existe aucune statistique exacte de recensement. J'ai marqué en chiffres ronds, me tenant à dessein au dessous de l'estimation brésilienne.

(³) On remarquera que je compte uniformément le prix d'achat 20 francs par tête alors qu'il varie entre 12 et 20 francs.—Qu'il n'est pas probable que les frais de perte et de conduite soient tels qu'il faille majorer le prix de revient de chaque tête de 80 francs.—Que je mets le prix de vente au taux minimum unique de 250 francs alors que le moindre animal vaut de 300 à 400 francs.

Il faut 10 hommes payés sur le pied de 60 à 80 francs par mois pour conduire un troupeau de 500 têtes. Plus un capataz payé de 90 à 120 francs, Ces hommes peuvent faire deux voyages par mois.

Le bétail bolivien est grand et fort, il est rarement gras mais toujours en chair. Un beau boeuf peut donner de 300 à 350 kilogrammes de viande. D'après cela on voit qu'il serait facile de bien nourrir les travailleurs et à bon marché. Il y aurait en outre à cela l'immense avantage de combattre victorieusement la fièvre qui les décime. J'ai déjà dit, et je ne saurais trop le répéter : Neuf fois sur dix la fièvre est provoquée par la mauvaise nourriture. Sous ce climat brûlant l'européen a besoin d'être bien nourri, tandis que, la plupart du temps, la base de son alimentation est formée de viande sèche (carne secca) souvent complètement pourrie et presque toujours avariée (1).

(1) Les vapeurs qui partent du Para à destination de l'intérieur embarquent les «fardas», de viande sèche. Cette viande qui vient du sud, est envoyée sous toile et a déjà supporté 15 ou 18 jours de mer. Pour arriver de Para à Santo Antonio elle doit supporter encore 1 mois de voyage en cale, sous l'action combinée du climat et de la machine. Elle est souvent débarquée sous une pluie battante quand ce n'est pas sous un soleil de feu. Dans ces conditions est-il étonnant qu'elle fermente?

VI

Coût du transport par le mode actuel
de Santo Antonio à Villa Bella
—Tonnage-difficultés coût par terre

De Santo Antonio à Guajarra-Merim le transport des marchandises se fait par voie fluviale au moyen d'embarcations conduites à la rame et jaugeant de 7 à 10 tonnes. Chaque embarcation compte généralement 13 hommes: 12 rameurs et un pilote. Les difficultés à surmonter comme les dangers à courir sont inouis et les naufrages sont fréquents. Si fréquents même et si désastreux que dès 1895 le lieutenant colonel bolivien *Pastor Baldivieso* dans un rapport officiel au ministre d'état au département de l'intérieur écrivait: « Rare est le mois pendant lequel on n'a pas à déplorer un « naufrage et la perte d'hommes qui deviennent chaque jour plus difficiles à remplacer » (1) Des vingt trois cataractes

(1) Raro es el mes en el que no hay que lamentar un naufragio y la perdida de hombres, qué cada dia sé hacen mas dificiles de reemplazo. (Informe que presenta al sr. ministro de gobierno el intendente de la delegacion nacional en el noroeste: teniente coronel Pastor Baldivieso — Ribera Alta Bolivia 1895.)

qu'on doit franchir, peu donnent passage aux embarcations. La plupart du temps il faut, avant d'entrer dans le rapide, attirer l'embarcation à terre, la décharger, traîner à force de bras chargés et bateaux, souvent sur un parcours de 800 à 1:900^{ms}. Remettre à flot, recharger l'embarcation et repartir pour recommencer encore. La durée de ces voyages est, selon la hauteur des eaux, de 14 à 20 jours à la descente, de 49 à 60 jours à la montée. Bien que 60 embarcations à peu près fassent ce service à raison de 3 voyages chacune par an, la marchandise de transit déposée à Santo Antonio n'est jamais entièrement liquidée. Parfois même, bien des charges attendent 14 et 16 mois avant d'être transportées.

Les prix de transport sont exorbitants et il ne peut en être autrement : l'arrobe (11 k. 900) paie 16 boliviens (29.87 le bolivien égal à 2,29) de frêt, soit 2:260 la tonne. Je ne citerai que la maison Dewès frères rue Sante Anne à Paris, qui confirmera certainement, si on le lui demande, l'information que je donne. Cette maison qui a de grands intérêts en Bolivie, vient d'expédier un petit vapeur dans le Beni pour le service de ses travaux. Ce vapeur dont la valeur est d'environ 29:000 fr. a atteint, une fois dans le Beni le chiffre fantastique de 113:000 fr., sans compter le frêt d'Europe à Santo Antonio, les droits de douane :

Coût du vapeur	25:000 fr.
Transport de Santo Antonio au Beni	80:000 »
Voyage du monteur et de son aide à £ 114	5:700 (228 £)
Nourriture des hommes environ	2:000 fr.
Total	111:700 fr.

Et cela pour faire 300 kilomètres !

Le tonnage actuel des marchandises transportées tant à l'aller qu'au retour, est d'environ 15 à 18:000 tonnes pour le madeira. On peut présumer sans crainte d'être taxe d'exagè-

ration, que lorsque le transport sera meilleur marché et sans risques ce tonnage quintuplera rapidement.

Le gouvernement Matto Grossense m'a autorisé à percevoir 400 reis par kg. (en comptant le milreis au pair) soit 1 fr. par kg. soit encore 1:000 fr. la tonne, ce qui assure dès le début de l'entreprise une rentrée de 9.000:000 de fr. sans parler de la plus value provenant de la mise en exploitation de mes gommés.







VII

Navigation du Madeira—Son importance

La mise en valeur de mes travaux de gomme et la construction du chemin « *Madeira — Mamoré* » entrainera forcément l'établissement d'une ligne de navigation à vapeur de Pará à Santo Antonio. Cette ligne, toujours sûre de son frêt d'aller et de retour puisqu'elle formera le seul débouché de la Bolivie monopolisera la rivière à son profit. Si les bateaux sont bons marcheurs et que le service soit bien organisé, elle ne craindra aucune concurrence.

La navigation actuelle est la chose la plus infâme qu'on puisse imaginer. Qu'on se figure des bateaux de 4 à 500 tonnes chargés à couler, ayant dans leur entrepont la machine, le charbon, des bœufs pour la consommation, une partie de la charge. Et avec cela dans le même local, les matelots et 3 ou 400 passagers de 2.^{me} classe. En haut 150 à 180 passagers dits de 1.^{re} classe quand l'installation est faite pour 50 environ. Le tout pendant 29 à 30 jours. Je citerai sans craindre de démenti le *Rio Machado* : 36 jours de voyage pour faire 1500 milles, 40 morts. La *Cidade de Cameté* : 32 jours de voyage, 33 morts. Et de quoi sont morts ces malheureux ? De saleté, de misère, de faim plus encore que de maladie bien que les microbes de la rougeole (sarampo) et de la variole (bexiga) trouvent dans cette saleté un lieu favorable à leur

développement. Il faut voir cela pour le croire et voyager à bord de l'un de ces vapeurs vers les mois de janvier, février et mars, lorsque chaque *Gomero* ramène du Pará 20, 40 hommes, quelquefois davantage, pour le travail de ses estradas. Jamais baigne n'a été si cruel que cette navigation tant pour les passagers de 1.^{re} classe que pour ceux de 2.^{me}. Il convient d'ajouter que la compagnie anglaise : *Amazon Steam Navigation C.^e* ne vaut pas mieux que les autres. Ses bateaux sont tout aussi sales, ses prix de passage et de transport tout aussi élevés. Quelque désir qu'aient les commandants d'adoucir le sort des passagers, que peuvent-ils quand on leur impose de telles conditions.

Le service du Madeira est fait par environ 49 à 50 bateaux d'un tonnage total d'à peu près 25:000 tonnes à l'aller, 18:000 au retour, soit un mouvement de 43 à 48:000 tonnes. Le mouvement approximatif des passagers est de 2:000 à 2:500 en 1.^{re} ; 18 à 20:000 en seconde (1).

(1) A défaut de statistique suffisante, surtout en ce qui concerne les passagers, il faut s'en rapporter à l'estimation généralement admise. Dans tous les cas ces chiffres sont très près de la vérité. Il n'y a certainement pas plus de 5 % en plus ou en moins.



VIII

Longueur du chemin à construire — Difficultés

La longueur totale du chemin à construire est 365 kilomètres sans difficultés réelles, sans grands travaux d'art. Les modifications en plus ou en moins qu'en cours d'exécution il faudrait apporter au travail, ne seraient que des quantités négligeables.

Il résulte de l'ensemble des études des frères Keller de Collins, Church, Pinkas, et des miennes, que le niveau est sensiblement le même sur une longueur de 250 km. pas de rampes difficiles à gravir, pas de tranchées profondes à creuser. Le pont de plus long, sur le Jacy Paraná, ne mesure guère que 60 m. et il doit reposer à ses deux extrémités, sur des assises de granit. Les ponceaux seront nombreux à cause des igarapés qu'il faut traverser, mais le plus long à la sortie de Santo Antonio, n'aura guère plus de 20 à 30 mètres. Aucun viaduc de quelque importance. Le terrain, est seblonneux par endroits, mais il est surtout rocheux ; les derniers prolongements de la chaîne des Parecis viennent mourir au bord du fleuve.

Néanmoins, et malgré tous ces avantages, la construction du chemin pourrait atteindre un prix assez élevé vu le man-

que de bras et le taux excessif de la maion d'œuvre, (1) si là nature même n'avait mis le remède à coté du mal. En effet, je puis tailler en pleine forêt sur une longueur de 360 km. et une profondeur encore inconnue. Je dispose d'essences admirables de bois aussi durs que le fer et absolument incorruptibles.

Des arbres énormes qui atteignent 40^m et 55^m de hauteur sur 1^m50 à 1^m90 de diamètre à la base, me donneront toutes les pièces que je voudrai, quelle que soit la résistance nécessaire, pour la construction de la voie. J'étudie dans le moment un projet de chemin complètement en bois auquel je pourrai aisément donner les pentes voulues et qui supportera très bien l'établissement des rails. Quant aux forces à employer pour couper, équarrir, transporter, je dispose de la force la meilleur marché : la force hydraulique. Les cataractes sont là pour me fournir le nombre de chevaux dont j'aurai besoin, mouvoir mes dynamos, produire la traction à peu de frais.

Jetons, un coup d'œil sur ce qui se passe dans l'Amérique du Nord :

Des expériences ont été faites dernièrement aux Etats-Unis par Mr. *M. T. Scott de la Westinghouse electric and manufacturing C.^e* pour savoir quelle tension il est possible d'atteindre sans laisser échapper trop de courant. Dans le Collorado à Tellurido on a marché à 20:000 volts avec des pertes très peu sensibles. La tension a été amenée jusqu'à 50:000 volts (environ 9 ou 10 fois ce qui est employé industriellement) et, bien que les pertes de courant aient été assez fortes, le transport de la force a été possible.

Ces expériences sont confirmées aux chutes de Buffalo, Niagara, Pittsburg. A Provo, dans l'Utah, 500 kilowats sont

(1) Je paie mes travailleurs à raison de 10:000 reis par jour, et je leur fournis la nourriture en viande, farinha, haricots, riz, graisse.

transmis à 50 kilomètres avec une tension de 40:000 volts. Les altitudes atteintes dans certaines lignes (3:327^m) prouvent qu'on n'a rien à craindre des changements atmosphériques. Si donc on peut obtenir de pareilles tensions, il sera possible de transporter la force à 200 ou 250 kilomètres.

Mais, point n'est besoin d'atteindre à ces distances excessives. En outre des chutes et rapides moins importants, je dispose de quatre chutes principales situées à environ 60 kilomètres l'une de l'autre.

1.^o *Salto de Theotônio*

2.^o *Girão*

3.^o *Ribeirão*

4.^o *Bananeira*

On voit combien il serait facile de diviser le transport de la force entre ces quatre chutes.

Ou voit également combien est facile, avec de pareils moteurs, d'organiser les divers services de traction, de chargement et déchargement des marchandises; d'installer des travaux agricoles, des scieries mécaniques pour le débit des bois précieux, de créer enfin un foule d'industries.

IX

Capital effectif actuel — Capital nécessaire

Privilège d'un chemin de roulage pendant 20 ans	à estimer
Privilège et propriété d'un chemin de fer pendant 75 ans.....	à estimer
Propriété de 7.300 km. carrés plus 90.000 hect.....	à estimer
Monopole du commerce du bétail pendant 20 ans.....	à estimer
Propriété d'environ 5.000 estradas de gomme élastique à 1.000 pr. l'une.....	5.000.000

J'estime avec intention l'estrada à 1:000 francs, c'est à dire au dessous de la valeur marchande actuelle. A Santo Antonio j'ai servi de témoin pour la signature d'un contrat de vente d'estradas à 2:000 fr. l'une, c'est le prix courant réel. Dans toutes mes estimations je compte le franc au mil-reis afin de faciliter les calculs. Je ne suis d'ailleurs pas loin de la vérité. Au moment où j'écris le change est à $8 \frac{9}{16}$ c'est à dire à 1:114 reis au franc et il monte toujours. Il est

probable que lorsqu'on lira ces lignes il aura atteint et peut-être dépassé 9 $\frac{17}{32}$ qui équivalent à 1:000 reis au franc (1).

Tableau A

*Sommes nécessaires aux frais d'installation du chemin de fer,
du matériel, de la ligne de navigation
— d'installation de personnel d'exploitation*

Construction du chemin et installation électrique.....	Km. 365×50.000 fr.	18.250.000
Transport de 3000 travailleurs de gomme (contrats de 5 ans).....	500 fr. l'un	1.500.000
Installation, fournitures, matériel de travail.....	«	1.500.000
Construction d'un trapiche au Pará.	«	1.800.000
3 vapeurs de rivière de gr. vitesse allant au plus 1 ^m 50, chargeant 800 à 1000 portant 20 pass. de 1 ^{em} cl. 100 de 2 ^{em} et 400 de 3 ^{em} à.....	1.000.000	3.000.000
14 remorqueurs dont 10 pour le service du Mamoré et affl. transport du bétail (force et vit.) 2 au Pará 1 à Manaus 1 à Santo Antonio a.....	100.000	1.400.000
40 chalands desquels 25 au Pará, 15 à Manaus à.....	20.000	800.000
2 dépôts de charbon 1 à Pará 1 à Manaus à.....	250.000	500.000
Construction d'un trapiche a Santo Antonio.....		600.000
Imprévu, frais d'études préliminaires, différences.....		5.000.000
Total.....		34.390.000

(1) Tabellas de cambio de 6 p. à 14 p. pour 1:000 reis par Joaquim D. Morse (S. Paulo 1898).

Tableaux B

Revenus de l'affaire—Recettes et dépenses probables

Designation de l'exploitation	Quantités	frais d'achat ou d'exploit- ation	Vent par unité	Bénéfice net
	Kg.	fr.	fr.	
5.000 estradas de gomme à 600 kg. l'une (pr. m.)	3.000.000	20.000.000	11.50	14.500.000
Bétail (têtes).....	60.000	6.000.000	250	9.000.000
Transport k. ^{os}	9.000.000	4.500.000	1	4.500.000
Total.....				28.000.000

J'ai exagéré à dessein les frais et réduit au minimum les recettes.

L'étude attentive de ce qui précède et l'examen des tableaux *A* et *B* amène aux remarques suivantes :

Cette affaire se présente dans des conditions exceptionnellement avantageuses, et inverses des affaires industrielles ordinaires. Chacun sait en effet que dans toute affaire de Mines, Usines, voies ferrées, le capital ne commence à produire d'intérêts que le jour où, les travaux étant complètement achevés, l'affaire entre en exploitation. Cette première période est souvent fort longue et le service des intérêts se fait tout d'abord sur le capital souscrit.

Mon affaire est toute différente. Pour s'en rendre compte, il suffit d'en comprendre la division en trois parties : ou mieux : en trois périodes'

1.^o—Dépenses d'ouverture du chemin de roulage ne produisant pas encore d'intérêts. (1) L'ouverture d'un che-

(1) Cette période est terminée étant donné que j'ai ouvert à l'heure actuelle la presque totalité du chemin.

min de roulage demande peu de temps et une mise de fonds très peu considérable. Dès l'achèvement de ces travaux en quelque sorte préliminaires, le négoce du bétail peut se faire en toute saison. Ou peut même, en temps sec y ajouter le roulage des marchandises. Les calculs précédents prouvent que ce négoce suffirait à lui seul pour donner d'importants dividendes et même, rembourser le capital engagé.

2.^o—Ouverture des estradas de gomme.— Elle pourrait marcher de pair avec l'ouverture même du chemin, comme elle peut lui faire suite, c'est cette dernière combinaison qui me semblerait la plus avantageuse. Dans ce dernier cas, deduction faite des intérêts et dividendes payés, du capital amorti, la plus value résultant du négoce du bétail formerait un fonds disponible pour aider à l'ouverture des estradas. Or, on sait qu'une estrada ouverte entre immédiatement en rapport.

3.^o—Construction du chemin de fer aux frais de laquelle contribuera le double rendement provenant du bétail et de la gomme.

On voit que cette affaire, doit produire en peu de temps 28.000.000; proportion énorme, eu égard au capital engagé. En admettant, ce qui n'est pas probable, que ne construisant pas le chemin de fer, on use pendant les vingtans concédés du chemin de roulage, ce capital aurait produit.....
 $28.000.000 \times 20 = 560.000.000$ de fr.

Et il faudrait admettre encore : que le rendement, comme la population resteront stationnaires, que la compagnie qui s'installera ne cherchera, pas à augmenter son chiffre d'affaires, soit par la création de maisons de commerce, ou de banque.

Dans le tableau *A* j'ai fait entrer en emploi de capital les sommes nécessaires à l'achat du materiel de navigation fluviale. Dans le tableau *B* jé n'ai pas compris le bénéfice qui résulterait de cette navigation. Ou remarquera donc que j'ai laissé de côté à dessein, une source de recettes dont l'im-

portance, anisi que je l'ai dit au chap. VII, pourrait, en fort peu de temps, être considerable. L'absence de statistique exacte est la raison de cette omission. Les 28.000.000 que j'accuse sont calculés sur des sources de recettes connues ou facilement controlables, mais il est évident que le rendement réel sera supérieur.

Je dirai senlement que toutes les maisons ou compagnies qui font le service de la rivière deviennent en fort peu de temps colossalement riches.



Banque

Une question de nature à préoccuper utilement la compagnie avec laquelle je traiterai de l'exploitation de mes privilèges, est la question de l'établissement d'une banque.

Pour en bien démontrer l'utilité je vais dire rapidement quelles sont les conditions actuelle d'extraction des gommés, et de transactions commerciales.

Deux catégories d'individus se livrent à l'exploitation des *seringaes*: Le camarada, (moço dans certains endroits) qui est appointé et le *freguez* qui seul, dans l'espèce nous intéresse. Le *freguez* est celui qui extrait la gomme à la condition absolue de ne la vendre à un prix déterminé, qu'au propriétaire du seringal. Le *freguez* reçoit d'ordinaire du *patron*, des avances soit en argent, soit en marchandises, avances pour lesquelles il paie déjà une première *commission de 10, 15 ou même 20 0/0* selon les lieux.

Parmi les travailleurs appelés *freguez* il y en a qui ont un personnel à eux; mais, soit faute de gomaes propres, soit faute de ressources (argent) pour prendre à leur compte une exploitation, ils sont obligés de tomber, avec leurs hommes, dans la 2.^e catégorie. Les patrons se garantissent par des contrats qui *engagent souvent le freguez à leur vendre un nombre déterminé d'arobes de gomme à un prix excessivement*

bas. Mais ceci n'est pas d'un usage constant. Ce n'est pas tout: *En outre des précédentes obligations, le freguez doit, dans la plupart des établissements, céder à son Patron 10, 15 ou 20 0/0 de la gomme extraite, à titre de location du seringal.* Il coule de source que cette accumulation d'obligations onéreuses fait que le freguez, rivé au travail, ne peut arriver à se libérer vis à vis de son patron auquel, bien entendu, il doit tout acheter, et auquel, naturellement il doit toujours.

Bien mieux, la situation suivante n'est pas rare. Par suite d'une excessive économie je suppose qu'un freguez soit parvenu à posséder un petit capital, de 2 ou 3 contos. Cet argent, reste dans la caisse du patron qui le fait fructifier. Vienne le jour où le freguez, quittant la maison réclame le remboursement, *ou lui retient 10 0/0 pour lui avoir garde l'argent.* C'est l'inverse de ce qui se passe partout. Dans toute banque, où vous déposez de l'argent, on vous sert des intérêts variant suivant l'échéance des dépôts, tandis qu'ici le freguez paie 10 0/0 à celui qui s'est servi de son argent.

Voyons maintenant ce qui regarde les marchandises: Le principe est le même. Une grosse maison reçoit de 1.^{re} main soit d'Europe, soit de l'Amérique du Nord. Elle majore ses prix de 25 à 30 0/0 quand elle se contente de peu, et revend à une maison de seconde, main qui fait la même majoration et qui consent des *aviamentos* aux *gomeros*. Ces *gomeros* majorent aussi et vendent aux *fréguezes* de telle sorte que pour arriver jusqu'à ces derniers la marchandise a doublé de prix quand elle n'a pas triplé car, il faut ajouter à cette série de majorations les frais de douane, de transport autres.

Quand un travailleur au mois veut devenir *freguez* il doit commencer par consolider sa dette (parce qu'il est toujours en debet). Il s'engage à la payer soit en argent, soit en gomme et ici encore apparait la question de la commission. Voici à peu près ce que devient cette dette une fois consolidée par un document.

Dette réelle du travailleur (soit)	900\$000
Commission? au patron 15 % (pour prendre une moyenne)	135\$000
Total réis	1:035\$00

De telle sorte qu'avec la satisfaction de devenir *freguez* il aura celle de devoir 1:035\$000 réis au lieu de 900\$000.

J'ose dire que tous ces abus proviennent de la difficulté des transactions commerciales (¹).

Et cependant la vallée de l'Amazone, que l'on devrait dénommer la *Vallée d'or*, se trouve pour ainsi dire à peine au principe de sa vie, elle tend les bras au *Capital* pour se développer. L'expérience que j'ai acquise de ces régions me permet de dire sans caindre de me tromper, que seul, l'établissement d'une banque sérieuse et solide résoudra le problème. A mon avis, la ville de *Manaos* s'impose pour *y ouvrir une maison de banque*. Une telle institution faciliterait l'émancipation des producteurs de gomme dont j'ai exposé la situation précaire. Et les grands propriétaires auraient tort de s'en épouvanter car les transactions de toute nature ne pourraient qu'y gagner. Les producteurs remettraient leur produit *directement en Europe* par l'intermédiaire de la succursale banque, qui elle, à son tour, se chargerait de faire les avances nécessaires aux producteurs au moment de recevoir leurs consignations à faire suivre. Cette même banque, établirait dans les centres lointains de production des *agences commerciales*, servant à leur tour de banques de circulation de dépôts & donnant des marchandises à un prix raisonnable et des provisions eu échange de la gomme. Elle pourrait même, plus tard s'il le fallait étendre ses opérations jusqu'à l'exploitation des terrains sur lequel existe l'arbre qui donne le précieux suc, dans cette vaste vallée de l'Amazone. La ville de *Manaos* s'impose comme centre d'affaires.

Manaos est en passe de devenir avant qu'il soit longtemps une capitale de premier ordre. On sait que l'Amazone

est accessible eu tout temps à la navigation de haute mer et que l'admirable port de Manaos pourrait recevoir toutes les flottes de l'Europe. Les banques qui existent déjà ont leur siège au Para mais les opérations qu'elles font se bornent purement et simplement à faciliter l'escompte des traites tirées sur l'Europe par les maisons commerciales connues qui jouissent d'une réputation établie depuis longues années. Ce système, aujourd'hui ne *couvre pas* les nécessités des producteurs pour l'exploitation entière et complète des propriétés qu'ils possèdent déjà, anisi que pour l'extension des terrains à découvrir. La marge de bénéfices qu'obtiendrait une maison de banque montée et organisée *comme il est indiqué* établirait une concurrence *positive, sans saigner* sa clientèle comme il arrive aujourd'hui si atrocement par les institutions financières existantes.

Je ne puis ici indiquer ou donner publication aux taux pratiqués par ces institutions pour tous ces renseignements faciles à collaborer. Du reste, cet opuscule n'est qu'une étude rapide et forcément incomplète que je me ferai un plaisir, dans l'intérêt du commerce, de compléter quand on voudra.

Ou peut compter que le *capital* employé capitaliserait dans trois ans au *maximum*. Et pour donner principe à une pareille entreprise et la lancer en règle il suffirait d'un capital minimum de 5.000:000\$000 (5.000.000 de francs.)





INDICE

	PAGE :
I HISTORIQUE	9
II IMPORTANCE DE LA RÉGION — SUPERFICIE DU TERRAIN CONCÉDÉ — CLIMAT	13
III QUANTITÉ APPROXIMATIVE DES ESTRADAS DE GOMME	17
IV EXTRACTION — PRODUCTION PAR HOMME — CÔUT ACTUEL — MODIFICATIONS POSSIBLES — FRAIS ET BÉNÉFICES	19
V COMMERCE DU BÉTAIL — MONOPOLE DE TRANS- PORT ET DE VENTE — VILLES, VILLAGES, BARRA- QUES, POPULATION À FOURNIR — LE BÉTAIL BO- LIVIEN — PRIX D'ACHAT ETC.	23
VI COUT DU TRANSPORT PAR LE MODE ACTUEL DE SANTO-ANTONIO À VILLA BELLA — TONNAGE — DIFFICULTÉS COUT PAR TERRE	27
VII NAVIGATION DU MADEIRA — SON IMPORTANCE ..	31
VIII LONGUEUR DU CHEMIN À CONSTRUIRE — DIFFI- CULTÉS	33
IX CAPITAL EFFECTIF ACTUEL — CAPITAL NÉCES- SAIRE	37
X BANQUE	43



AVISO

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas. O uso destes documentos é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais - [Lei nº 9.610/98](#)). Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõem a rede de bibliotecas públicas do Estado do Amazonas.

EMAIL: ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM



Secretaria de
Estado de Cultura



CENTRO CULTURAL DOS
POVOS DA AMAZÔNIA