

REVISTA  
PORTUGUESA  
de HISTÓRIA

tomo XXVIII



COIMBRA 1993  
FACULDADE de LETRAS  
da UNIVERSIDADE de COIMBRA  
INSTITUTO de HISTÓRIA ECONÓMICA e SOCIAL

## LE COMMERCE DE SAO PAULO EN 1921: VISIONS COMPARÉES D'UN FRANÇAIS ET D'UN PAULISTE

En 1921 paraissent deux livres, l'un à Paris, l'autre à São Paulo. Tous les deux décrivent la situation économique de l'Etat de São Paulo à cette époque. Le premier est écrit par le Français Paul Walle. Il a pris un titre très long ou plutôt plusieurs titres : *Au Pays l R o u g e , L'Etat de São Paulo (Brésil), Ses Ressources, Ses Progrès, Son Avenir. Etude Générale, Economique et Descriptive*. L'auteur s'intitule Chargé de Missions. Il a écrit d'autres livres sur le Brésil, le Pérou, l'Argentine, la Bolivie. Comme il le révèle dans son introduction, ce livre doit permettre aux Français de développer leurs affaires avec l'Etat de São Paulo, au lendemain de la Guerre Mondiale, lorsqu'on reconstruit les villes détruites mais aussi l'économie.

Le livre de Cincinato Braga est bien différent. Ecrit par un Brésilien, et qui plus est, un Pauliste, il s'intitule *Magnos Problemas Económicos de São Paulo*. Ce n'est, en fait, que la réédition en un seul volume d'articles publiés dans *O Estado de São Paulo*, le grand journal brésilien. Nous n'avons plus ici une construction synthétique mais, sur un certain nombre d'aspects économiques de la vie pauliste, l'avis d'un contemporain. Comme dans le livre de Walle, il est ici aussi question, entre autres choses, du commerce, considéré dans le cadre de l'Etat fédéré et non de

l'Etat fédéral.

La date où les deux livres ont paru est intéressante. L'année 1920 a été marquée par le Recensement Général du Brésil qui a lieu tous les dix ans (les années terminées par zéro). Mais si en 1921 on n'a pas fini de l'exploiter, nous pouvons, nous, aujourd'hui, en le comparant aux analyses de nos auteurs, juger de la justesse de leurs appréciations. De plus ces années 1920-1921 sont importantes du point de vue économique. Si l'on en croit les théoriciens de l'industrie substitutive d'importation, celle-ci serait produite un peu pendant la guerre, les grandes puissances industrielles ne pouvant plus vendre de produits manufacturés au Brésil parce qu'elles se consacrent entièrement à leurs industries de guerre, sauf les Etats-Unis, jusqu'en 1916. Il faut donc fabriquer au Brésil ce que l'on ne peut plus importer. Par contre les pays neufs, non en guerre, fournissent de grandes quantités de produits primaires et alimentaires aux autres, accumulant ainsi des devises. Ces échanges doivent s'accroître avec le retour de la paix car les devises accumulées permettent d'acheter des machines et toutes sortes de biens d'équipement aux vieux pays industriels. En 1920-21 ce processus de la substitution d'importation devrait donc être bien engagé. Dans quelle mesure l'est-il vraiment à São Paulo ? Dans quelle mesure prend-il la place de l'industrialisation induite des exportations ? Dans quelle mesure le phénomène est-il perçu par nos deux témoins ? Ce sont les questions auxquelles nous devons nous efforcer de répondre.

Le Président des Etats Unis du Brésil est alors Epitacio Pessoa, depuis 1918 et il le restera jusqu'en 1922. Représentant du Brésil à la Conférence de la Paix à Versailles, ancien ministre, il avait obtenu que la dette allemande soit comptée au taux de change d'origine et non au taux courant, très dévalué. La reconstruction et l'importance des besoins qu'elle engendrait chez les anciens belligérants était une garantie de prospérité au moins pendant un certain temps. On ne voyait pas que cette prospérité était factice, beaucoup de pays neufs ayant appris à se passer pendant la guerre des vieux pays industriels et ayant développé une industrie concurrente de ces vieux pays.

Mais comment vont les choses à São Paulo selon Paul Walle? Comment se présente l'activité commerciale de cet Etat ? (1) Tout va bien, nous explique cet auteur, car le gouvernement de l'Etat a poursuivi, depuis 1890 surtout, une politique économique qui a pu paraître, à quelques esprits superficiels, trop rapidement poussée mais qui, en réalité, "n'a jamais cessé d'être méthodique, courageuse et déterminée... Les changements de gouvernement n'altèrent pas là-bas la cohérence administrative dans l'accomplissement d'un programme qui se développe graduellement, d'accord avec les intérêts généraux, ceux des classes productives, visant à la plus grande prospérité des différentes branches de travail..."

La perspective d'une difficulté met les dirigeants en éveil. Ils s'empressent d'en calculer les conséquences, d'en étudier les remèdes... Cette attitude a assuré à São Paulo la position prépondérante de sa production caféière sur le marché mondial. Et cela malgré quelques moments difficiles comme la crise de 1907, crise d'abondance, les gelées intempestives de 1918 qui ont amené la destruction des caféiers par dizaines de milliers. Ils ont alors diversifié leurs cultures, développant celles de la canne à sucre, du coton, du riz, du maïs, des haricots, du manioc, du ricin. En même temps l'industrie se développait, en particulier dans le textile, la chaussure, la bière, le fer émaillé, les cristaux et la verrerie.

Paul Walle tire son information des messages annuels du président de l'Etat fédéré à la population de celui-ci et il la complète par les statistiques officielles du port de Santos et par les études de l'économiste Paulo R. Pestana, directeur de l'industrie et du commerce de l'Etat. Selon ces sources, le commerce extérieur de l'Etat de São Paulo a fortement ressenti, pendant les cinq dernières années, les conséquences de la guerre européenne, qui a porté le plus grand tort à ses exportations, faute de moyens de transport. Certains produits avaient même complètement

(1) P. 96-116.

disparu et ont réapparu ensuite en grandes quantités: les tissus de coton ou de laine, la mercerie, les livres, les chaussures, les haricots et le riz, la bière, les viandes frigorifiées ou en conserves, etc... Leur exportation promet encore de croître dans les années prochaines. En tous cas, la diversification de la production agricole mettra l'Etat de São Paulo à l'abri des crises auxquelles est très sensible une région monoproductrice.

De ces remarques, nous déduisons que, pendant la guerre, le revenu des exportations de l'Etat a baissé. Qu'en est-il des importations ? Sauf pendant les deux premières années de la guerre, ou elle diminua énormément, l'importation ne cessa d'augmenter, en particulier celle de certaines matières premières: les produits chimiques et alimentaires, surtout le blé et la farine de blé. Par contre on importe de moins en moins de rails de chemins de fer (100 tonnes en 1918 contre 68 875 en 1913). De même le charbon passe de 406955 tonnes en 1913 à 43938 en 1918. Ce qui augmenta considérablement l'usage du bois dans les locomotives et encouragea l'éclairage public et industriel à l'électricité. Au total les importations de l'Etat pauliste venant de l'étranger passent de 18 millions de livres sterling en 1913 à 37 millions en 1920 et les exportations de 33 à 53 millions pendant la même période. Le solde est toujours positif et passe de 15 à 16 millions.

Après la guerre, cette activité commerciale s'améliore encore mais assez lentement malgré les besoins de l'Europe en matières premières et en produits alimentaires ainsi que ceux de São Paulo en matériaux divers et produits manufacturés. Selon Paul Walle la cause de cette lenteur réside dans l'insuffisance des moyens de transport. Les Etats-Unis jouent un rôle écrasant dans ce commerce (plus du tiers) suivis par la Grande Bretagne (plus du sixième) au moins pour les importations et par la France pour les exportations de São Paulo. Les exportations étaient arrivées à leur minimum en 1918 et avaient soudain triplé en 1919, grâce à la hausse des changes et aux prix élevés atteints par le café cette année là autant que par l'accroissement du volume de l'exportation.

En ce qui concerne les pays concernés par cette activité commerciale.

transcrivons simplement la conclusion de Paul Walle. Après avoir rappelé la première place tenue par les Etats-Unis, il écrit:

"(En 1919) l'Argentine, la Grande-Bretagne et le Portugal virent leur importation augmenter considérablement. La France, la Belgique, le Danemark, l'Angleterre, la Hollande, la Norvège, la Suède, l'Autriche, la Hongrie et l'Espagne voient, par contre, leurs exportations s'élever. L'Italie, cependant vit tomber son importation et son exportation pendant l'année dernière, ce qui indique un affaiblissement de sa capacité économique".

Voyons maintenant ce que Cincinato Braga nous dit du commerce de l'Etat de São Paulo à la même époque. Il rappelle d'abord l'importance de cet Etat dans la fédération brésilienne. Son revenu dépasse les 115 millions de *milreis* alors que celui de l'Etat le plus riche après lui, le Minas, atteint à peine la moitié de cette somme. Le revenu de l'Etat de São Paulo est plus élevé que celui de 44 Etats des Etats Unis sur 48. Déjà à cette époque São Paulo joue un rôle dans l'Etat fédéral, disproportionné avec celui des autres Etats. Un simple gouvernement provincial ne suffit plus.

Citant le président fédéral, Washington Luis, il déclare :

"Si l'Etat de São Paulo abritait une population dont la densité fut équivalente à celle du Royaume Uni de Grande Bretagne—132 habitants au kilomètre carré — ou même à celle de la France — 73 habitants au kilomètre carré, pour ne pas parler de celle de la Belgique—246 habitants au kilomètre carré —, il aurait 38 280 000 habitants dans la première hypothèse, 27 170 000 dans la seconde, sans aller jusqu'à 71 340 000 habitants si elle équivalait à la glorieuse terre des Belges. A capacité de travail égale, le coefficient de notre richesse, rien qu'en ce qui concerne l'exportation, serait respectivement de 7 142 253 210 milreis, 8 069 351 430 milreis et 13 310 545 860 milreisT).

Nous nous intéressons ici au commerce de l'Etat de São Paulo. Or

(<sup>2</sup>) Cité par C. Braga, p. 13 et 14.

précisément C. Braga aborde ce sujet en considérant que c'est un bon indicateur de la vie d'un Etat. Les importations et les exportations additionnées de l'Etat de São Paulo en 1919 atteignent, selon lui, 1 468 480 790 milreis soit 381 014 790 milreis d'importations et 1 087 466 000 milreis d'exportations. La valeur, dit-il, de celles-ci a tant grossi, son chiffre est si surprenant qu'à première vue il paraît erroné. Car elle équivaut, à elle seule, aux exportations réunies, pour la même année, de tous les autres Etats et du District fédéral brésiliens. Elle équivaut aussi à l'exportation totale du Brésil pour chacune des années antérieures à la Première Guerre Mondiale. Néanmoins il n'y a pas d'erreur: les importations et les exportations de São Paulo venant de ou à destination des pays étrangers exclusivement (celles pour les Etats du Brésil - environ 500 000 contos - ne sont pas comprises), la valeur de son commerce international en 1919 est montée en fait au "très beau chiffre" de 1 468 480 contos de reis <sup>(3)</sup>.

Et Braga se livre à quelques comparaisons historiques. Quand fut proclamée l'indépendance du Brésil, écrit notre auteur, il n'y avait pas encore de statistiques du commerce extérieur. Les plus anciennes que nous ayons se rapportent à l'exercice 1833-34 pendant lequel le Brésil a importé et exporté au total pour 69 248 000 milreis. Lors de la proclamation de la République, les importations et les exportations du Brésil, au total, s'élevaient à 473 590 000 milreis, soit une valeur plus de trois fois inférieure à celle de São Paulo aujourd'hui. Et, ajoute-t-il, aucune des 48 nations indépendantes que l'on trouve en 1919 à la surface de la terre n'ont un commerce supérieur à celui de l'Etat de São Paulo.

Les importations "internationales" de l'Etat de São Paulo sont passées de 23 318 403 milreis en 1890 à 381 014 790 milreis en 1890, et les exportations de 143 244 081 milreis en 1890 à 1 087 466 000 milreis en 1919. Le solde est passé de 119 925 678 milreis en 1890 à 706 451 210 milreis en 1919. Il faudrait, écrit Braga, y ajouter les profits de notre

<sup>(3)</sup> *Ibidem*, p. 16.

commerce domestique et de notre commerce avec les autres Etats fédérés. Pour le commerce intérieur il n'y a pas de données mais les profits sont certainement considérables, ne serait-ce qu'à cause de l'inflation des prix. Pour le commerce avec les autres Etats fédérés, pour 1919, nous devons compter 450 000 contos pour les exportations et 250 000 pour les importations, soit un bal anee favorable de 300 000 contos. Donc laissant de côté le commerce interne à l'Etat pauliste, on peut dire que São Paulo en 1918 et 1919 présente un solde de son commerce extérieur (inter- Etats et international) de plus d'un million de contos.

Et Cincinato Braga se demande quelles vont être les conséquences pour l'économie pauliste de cette injection de profit dans le circuit monétaire interne de l'Etat fédéré.

Cette injection, en tous cas, devrait permettre de réaliser la liaison ferroviaire Santos-Asompcion comme le réclament les intérêts du grand commerce, à Santos comme à São Paulo. C'est important pour le rôle que le Brésil veut jouer dans le Rio de la Plata. Et l'Etat fédéral a intérêt à aider São Paulo. L'aligne représente une distance de 1 614 kilomètres, dont déjà 614 sont construits, soit la distance de Santos à Salto Grande do Paranapanema. Certains travaux préparatoires ont déjà été exécutés, en 1921, le long de la voie ferrée à construire. Celle-ci traverse des régions pouvant donner des terres agricoles riches. La voie traverserait le Parana à la hauteur du saut des *Sete Quedas*, à partir duquel le fleuve est navigable sur 1880 kilomètres d'eaux profondes que parcourent déjà les vapeurs des grandes compagnies argentines de navigation.

Cette liaison ferroviaire de Santos au Paraguay et même de Santos à la Bolivie oblige naturellement à la construction d'un port franc à Santos. Car l'Etat de São Paulo se trouve situé en un point géographique magnifique pour constituer le plus formidable marché de distribution d'Amérique du Sud. La situation de ce port est privilégiée à divers titres: pour recevoir les navires se dirigeant vers le sud de l'Amérique du Sud - pour transborder les marchandises à destination des divers Etats du Brésil et des pays limitrophes - à proximité de nombreuses sources de houille

blanche liées à la présence, toute proche, de la chaîne côtière. Assez curieusement, Braga, prévoyant l'avenir, critique l'expression de "port franc", considérant que celle de "zone franche" serait plus appropriée, car ce n'est qu'une partie du port qui est pourvue de cette "franchise". Le grand avantage de la "zone franche" est d'éviter aux commerçants du pays l'accumulation de stocks qui occupent de la place, représentent des risques et coûtent cher, y compris en droits de douane.

Ainsi on transformera Santos en un point de convergence et d'attraction pour tous les navires qui voyagent sur l'Atlantique, surtout si on en fait une station de ravitaillement en eau potable et de combustibles pour tous les navires allant en Amérique du Sud. On y trouverait du charbon, des huiles combustibles, dégrévés de toutes taxes. Une telle zone sera naturellement aussi très utile pour les marchandises à l'exportation puisque le *conhecimento* c'est-à-dire le "connaissance" de leur dépôt dans la zone franche équivaudra à celui qui est placé à bord des navires. Les opérations bancaires en seront facilitées. Enfin la zone franche permet les opérations de frigorification et de manipulation commerciale des marchandises. Et Braga donne une série de précisions sur les conditions qu'il faut remplir pour créer une zone franche <sup>(5)</sup>.

Cincinnati Braga va plus loin. L'Etat de São Paulo pense-t-il, ne peut se satisfaire du seul port de Santos même si on double sa capacité. Le territoire pauliste, note-t-il, est plus grand que celui des Iles Britanniques. Or celles-ci ont à leur service plus de 45 ports. Sans doute leur population est plus importante que celle de São Paulo. Néanmoins, Santos dessert non seulement les 4 millions d'habitants de l'Etat mais aussi ceux du Sud du Minas, du sud du Matogrosso, du sud du Goyaz et du nord du Parana, sans oublier que de nombreuses marchandises, à destination de Rio, passent par le port de Santos. De plus, les Paulistes s'efforcent d'attirer toute une clientèle étrangère du Paraguay, de la Bolivie et de la région de l'Argentine riveraine du Rio Parana moyen et du Rio Paraguay moyen.

(5) *Ibidem*, p. 45 et suivantes.

L'ensemble, Etat de São Paulo compris, représente 9 millions d'habitants.

En comptant comme les Britanniques les Brésiliens devraient pouvoir disposer de neuf ports sur le littoral de São Paulo (6).

La vérité, écrit Braga, est que notre organisme économique a souffert d'une maladie mal diagnostiquée et, en tous cas, mal soignée: sa déféctuosité en matière de ports et de chemins de fer.

"Notre port de Santos est un port que j'appellerai un port "de luxe". Il est desservi par des voies ferrées aussi "de luxe". Le capital très élevé qu'ils représentent entraîne des tarifs et des droits fiscaux très lourds. La raison en est que le port et les voies ferrées ont été construits dans la perspective d'une économie publique fondée sur la monoculture du café dont le produit - le café- est une marchandise de luxe, d'une valeur relativement élevée sous un petit volume, supportant des frets et des taxes plus lourds que ne les supporte tout autre produit de notre sol. Dans tous les calculs de rente ferroviaire, hormis le café, toutes les autres marchandises jusqu'à il y a peu de temps, entraînent avec une part très faible dans le calcul général des transports. On construisait des réseaux pour évacuer le café, on prolongeait les voies de pénétration pour la même raison" (7).

Les choses, pourtant, ont changé, remarque Braga. La monoculture du café cède le pas, pour le tonnage à transporter, ou mieux à exporter, à nulle autres articles qui ne supportent pas des tarifs ferroviaires ou portuaires trop élevés. Il existe, dit-il, sur notre territoire des richesses qui ne peuvent être exploitées ni exportées à cause du coût élevé de ces tarifs ou taxes. Or des transports bon marché sont une condition *sine qua non* de la prospérité générale, et il faut que les gouvernements y pourvoient. Nos exportations de bois, céréales, fruits et produits laitiers, par exemple, ne résistent pas à l'exportation par Santos, excepté en cas de besoin anormal de ces produits à l'extérieur. Le remède est donc "d'ouvrir d'autres

(6) *Ibidem*, p. 49.

(7) *Ibidem*, p. 50.

valvules" pour l'écoulement de ce genre de marchandises (8).

"La solution naturelle est la construction du port de Cananéa, comme point de départ d'une branche de la Sorocabana reliant ce port à Salto Grande, profitant ainsi du développement de cette ligne de Salto Grande jusqu'au port de Tibiriça, sur le Rio Parana (9).

Braga considère comme presque un crime contre la population de cette région l'obligation qu'elle subit de venir à Santos pour importer et exporter. La solution proposée réduirait son trajet de 43% et même pour la zone la plus éloignée, l'économie serait de 60%.

Bien entendu, ajoute Braga, le port et la voie ferrée dans cette région doivent être équipés à bon marché, comme on le fait aux Etats-Unis, donc tout en bois, que ce soit les quais, les docks, les bureaux. Dans ces conditions, le port de Cananéa ne dérobera rien à celui de Santos. Il recevra des marchandises qui ne peuvent entrer à Santos à cause des droits élevés perçus à l'exportation qui se fait par la baie de Martim Affonso. Par contre, il peut, par sa liaison avec le "*planalto*", et grâce à ses facilités d'exportation injecter plusieurs dizaines de millions de contos dans l'économie de cette infortunée région pauliste. Il peut donc être à la fois un port de cabotage et un port de relations internationales, spécialement avec l'Uruguay, l'Argentine et le Paraguay.

Le même raisonnement peut être fait pour la zone "nord" de l'Etat de São Paulo, de Mogy das Cruzes jusqu'à Queluz. Pour toute cette zone Santos et Rio sont des ports bon marché comme pourrait l'être São Sebastião, qu'on pourrait relier par voie ferrée à Pindamonhangaba ou à Taubaté.

On ne trouve pas dans le livre de Paul Walle ce genre de remarques sur l'extension possible du système portuaire et ferroviaire pauliste. L'auteur, étant étranger au pays, se garde de donner des conseils. Il présente ce qui existe en montrant éventuellement les avantages et il donne, sommes

(8) *Ibidem*, p. 50.  
C) *Ibidem*, p. 51.

toutes, une vision assez satisfaisante de l'économie de São Paulo. Il n'a pas la verve critique du journaliste local, plus libre dans ses propos et dont l'article doit faire mouche auprès du lecteur d'un jour.

Après ces considérations de nos deux auteurs sur le commerce de l'Etat de São Paulo, on peut se demander dans quelle mesure ils perçoivent le rôle des fluctuations de ce commerce dans le développement de l'industrie et dans quelle mesure ils pressentent déjà ce que l'on appelle aujourd'hui la théorie des industries induites des exportations et celle à laquelle nous faisons allusion au début de cet article, la théorie des industries substitutives d'importations. Pour cela nous devons relire ce qu'ils disent de l'industrie pauliste.

Et d'abord Paul Walle. Dans son chapitre XII <sup>(0)</sup> il rappelle d'abord les débuts modestes de l'industrie pauliste.

"Les débuts de l'industrie pauliste sont déjà bien lointains : la fertilité du sol qui, avec relativement peu d'apports, donnait de magnifiques récoltes, l'abondance et le bon marché de la main d'oeuvre, servile encore en partie, le nombre et la qualité des matières premières incitèrent de bonne heure les habitants à tirer parti de ces matières pour fabriquer eux-mêmes les produits d'un usage courant et les plus nécessaires aux classes populaires. De nombreuses industries se créèrent sous l'influence de ces heureuses circonstances, mais leur développement était encore peu rapide lors de la proclamation de la République.." (")•

Il s'agit là non d'une industrialisation proprement dite, ni même d'une préindustrialisation, mais seulement d'une proto-industrialisation, pour employer le langage à la mode. Walle nous fait remarquer que la production industrielle a progressé grâce à la protection douanière établie pour des raisons fiscales, protection dont le rôle économique est donc involontaire. Cela est une contribution intéressante à la discussion entre historiens économistes pour savoir si la politique douanière avait seulement

<sup>(0)</sup> P. 117-128.

<sup>(")</sup> *Ibidem*, p. 117.

des buts et des résultats financiers et fiscaux ou si elle a été, volontairement ou involontairement, un instrument de politique économique.

De plus, ajoute Walle, la forte circulation du papier-monnaie a facilité le crédit aux entreprises et a encouragé l'ouverture de nouvelles fabriques. Celles-ci ou les plus anciennes ont été gênées par les perturbations financières que le Brésil a connues entre 1897 et 1900 et qui ont eu pour effet de faire disparaître les plus fragiles et de permettre la réorganisation et la consolidation des plus fortes. A partir de 1900, sous la protection d'un nouveau tarif douanier, l'industrie manufacturière pauliste prend définitivement son essor. Ici encore Walle perçoit le rôle économique des tarifs douaniers et aussi l'intérêt économique des manipulations monétaires. On peut dire qu'il annonce la théorie de l'inflation modérée que Werner Baer <sup>(12)</sup> a appliquée au Brésil et qui, à la différence de l'hyper inflation, a un rôle positif dans le développement économique.

Enfin, Paul Walle consacre une page de son chapitre au rôle de la Première Guerre Mondiale dans le développement industriel de l'Etat. C'est une question importante, car on a eu, depuis, tendance à accorder à la crise des années 30 et à la Seconde Guerre Mondiale un rôle dans ce développement par la multiplication qu'elles provoquent des industries substitutives d'importation. La crise commerciale engendrait la poussée industrielle. Par contre, on négligeait le rôle de la Première Guerre Mondiale. Or, que nous dit Paul Walle ? "La guerre aura contribué à la rapide et merveilleuse expansion industrielle de l'Etat" <sup>(13)</sup>. On ne peut que citer notre auteur qui est précis et affirmatif :

"Au cours de 1915, les industries manufacturières, qui souffraient beaucoup de la crise financière sévissant en plein en 1914, se ranimèrent avec les difficultés créées par le conflit européen à l'importation d'articles manufacturés étrangers, en raison de la faible production et du manque

<sup>(12)</sup> Werner Baer, *Industrialization and Economic Development in Brazil*, Homewood, 1965.

<sup>(13)</sup> P. Walle, p. 120.

de transports maritimes. Des fabriques, qui étaient paralysées depuis 1913, recommencèrent à travailler ; pendant le même temps on fondait de nouvelles usines destinées à des branches d'activités non encore exploitées. La production industrielle pauliste s'est développée pour répondre aux exigences des marchés nationaux dépourvus d'articles étrangers.

C'est ainsi que de 1915 à 1927 il s'est créé 323 établissements industriels, avec un capital de 14.087 contos, selon l'enregistrement effectué à la Junte Commerciale de São Paulo. Parmi ces établissements on notait 31 ateliers typographiques, au capital de 1070 contos ; 14 ateliers de fonderie de fer et de bronze au capital de 656 contos furent fondés pendant le même espace de temps ; de même que 11 nouvelles scieries et menuiseries s'ouvrirent avec un capital de 828 contos. La rareté des briques importées de l'étranger poussa quelques capitalistes à fonder diverses briqueteries au capital de 548 contos.

Un grand nombre d'autres industries furent établies, dont il serait fastidieux de faire l'énumération, celle qui a été faite plus haut pouvant suffire pour donner une idée O<sup>4</sup>).

Quoi de plus clair? C'est bien ce que l'on appelle aujourd'hui le développement des industries substitutives d'importations et qui a suscité tant de polémiques à propos de leur existence, de leur rôle et des comparaisons que l'on a pu faire entre celui-ci et celui des industries induites des exportations. Il faut préciser que l'industrie substitutive d'importation s'est surtout développée dans le textile, la chaussure, l'alimentation.

À la fin de la guerre, en 1918, écrit Paul Walle, cette nouvelle industrie prit peur face au rétablissement de l'importation des articles étrangers. Car les voies de communication maritime fonctionnaient de nouveau normalement, paralysant quelque peu la fabrication brésilienne de tissus. Mais très vite la position des exportateurs européens se dégrade: grèves, hausse des salaires, rareté et cherté des matières premières représentaient

O<sup>4</sup>) *Ibidem*, p. 120-121.

pour eux un lourd handicap. C'est ce que nous dit P. Walle. Ce qu'il ne nous dit pas c'est dans quelle mesure la reprise qui a suivi ce léger malaise était due aussi à une accumulation de devises pendant la guerre, dans les périodes où il était possible d'exporter par mer. Ces devises ne permettaient-elles pas ensuite, à la reprise, d'investir dans la production industrielle et dans une infrastructure facilitant les exportations brésiliennes et accroissant encore plus le revenu en devises et l'investissement ? Ce sont des questions auxquelles Paul Walle ne peut répondre en 1921.

Il est encore trop tôt à cette époque pour se faire une idée de ce phénomène. Mais il faut revenir à ce que nous écrivions plus haut : l'insécurité des traversées atlantiques pendant la guerre semble avoir été un frein puissant non seulement aux importations mais aussi aux exportations brésiliennes.

Quant à Cincinato Braga, il n'emploie pas non plus le langage de nos économistes modernes, mais il est conscient des nécessités du développement, comme le prouvent les chapitres XXXII et XXXIII de son livre, chapitres consacrés à la sidérurgie. Pour lui le fer est le produit clef de ce développement. Il le montre par un rappel historique du rôle qu'a joué ce produit dans la Révolution Industrielle avec tous les usages indispensables du fer dans la vie quotidienne d'aujourd'hui. Sans le fer, pense-t-il, la Planète ne pourrait supporter la population qu'elle supporte. Et dans l'Etat de São Paulo le fer joue un rôle capital pour l'industrie, mais aussi pour les chemins de fer. Or les gisements de minerais de fer importants que possède le Minas, par exemple, ne sont encore ni exploités ni même connus.

Il peut être intéressant de comparer cette vision de São Paulo par des gens nés sans doute avant 1900 et partageant la vie de la grande cité vers 1920, avec l'analyse qu'en donne cinquante ans plus tard un historien économiste nord-américain <sup>(15)</sup>. Warren Dean rappelle que la valeur de la production industrielle pauliste est passée de 110.000 contos en 1905

(15) Warren Dean, *A industrialização de São Paulo (1880-1954)*, São Paulo, 1971.

à 274.000 en 1915, soit de 34 millions à 67 millions de dollars. Quelles furent les causes de cette poussée ? D'abord l'expansion géographique du marché de São Paulo qui se rend indépendant de celui de Rio. Ensuite la politique fiscale du gouvernement complétée par une série d'autres mesures de l'administration, moins importantes. Surtout la croissance continue de l'industrie est le résultat de la croissance continue de la production de café. Le commerce du café créait une demande de produits industriels, les perspectives de ce commerce stimulaient l'investissement et le commerce lui-même créait les dépenses générales nécessaires et payait les impôts. Tant que le café s'est bien vendu, tout a fait croire que l'industrie était lucrative et que son expansion s'accélérait. Quand, par contre, le café allait mal, comme en 1892, 1896, 1902 ou 1906, l'industrie locale était à l'agonie. Le parc manufacturier pauliste paraît avoir augmenté plus rapidement de 1907 à 1913, c'est-à-dire entre le plan d'achat du café par le gouvernement et la déflagration de la Seconde Guerre Balkanique. Le commerce du café doubla de 1909 à 1912 et firent de même les importations de machines et de métaux ferreux. La Seconde Guerre des Balkans marqua la fin de cette euphorie provoquant un reflux du capital européen du Brésil. Or les importations augmentaient, ce qui mit la balance commerciale du Brésil dans une situation de déficit grave. Il y a donc concordance entre la variation des exportations de café et celle des importations de produits manufacturés ou semi finis car il fallut évidemment diminuer très vite les importations. Et Warren Dean s'insurge contre ceux qui nient cette évidence et affirment que le développement industriel n'est pas la conséquence de la croissance du commerce du café mais de la crise de ce commerce. Au fond, à la théorie de l'industrie substitutive d'importation il oppose la théorie de l'industrie induite des exportations.

Il faut cependant reconnaître que Warren Dean admet une certaine industrie substitutive d'importation: celle provoquée par le choc de la guerre mondiale. Car le flux d'articles manufacturés vendus par les pays industriels au Brésil diminue considérablement et il faut le compléter par

une fabrication surplace, au Brésil même. Sur ce point tous les historiens brésiliens semblent d'accord. Il faut y ajouter l'inversion des *termes of trade*, des termes de l'échange. Car si le sucre, les cuirs, le cacao et le caoutchouc sont devenus chers pour les Alliés, le café a baissé et les prix des principales importations du Brésil - blé, farine, pétrole, kérosène, charbon, morue salée, laminés et barres de fer - a augmenté énormément. De 1909 à 1913 le transport représentait 14,7% du prix de la marchandise. De 1914 à 1918 il en est venu à représenter 21,3%

Ces quelques réflexions, qui sont loin d'être exhaustives, permettent de mesurer l'écart entre la vision des hommes plongés, à leur époque, dans les problèmes économiques soit comme experts, soit comme observateurs - ce dernier cas étant celui du journaliste qui en même temps se révèle comme un militant de l'industrialisation pauliste - et l'analyse menée un demi siècle plus tard par un historien qui possède des données plus complètes, dispose d'un appareil théorique qui semble manquer aux deux précédents et profite d'un certain recul qui facilite l'observation. Cependant il n'est pas plongé lui-même dans la réalité vécue.

En fait, il ressort des débats entre historiens économistes que les deux types d'industrialisation existaient, mais que pendant la Première Guerre Mondiale la croissance des exportations brésiliennes a été gênée par l'insécurité maritime. Et donc aussi a été freinée l'accumulation de devises. C'est ce que nous confirment Paul Walle et Cincinato Braga. Il faut rappeler ici que des travaux plus récents ont montré l'existence des deux industrialisations au Brésil dès la fin du XIXe siècle et même déjà sporadiquement dès la fin du XVIIIe.