

sera assuré par un personnel très réduit comprenant un directeur aux gages de 1,800 à 2,000 doll. par an un brûleur (12 à 18 doll. par semaine) un aide pour l'emballage des boîtes de ferblanc de 50 livres (9 à 10 doll. par semaine); une femme pour l'emballage des sacs en papier d'une livre (3 à 4 doll. par semaine ou aux pièces). Enfin, la consommation de combustible du brûleur est évaluée à 60 kilog. d'antracite en 10 heures.

De ces données, il résulte que le coût de torréfaction mécanique ne dépasserait pas 1/2 sou par livre américaine et ce chiffre très minime est généralement englobé dans l'ensemble du déchet résultant de l'opération elle-même et estimé à 15 ou 16 o/o. Des tables spéciales permettent de calculer immédiatement et d'une façon fixe quel sera le rendement de telle quantité de café vert après le grillage.

En calculant le déchet à 15 o/o et le coût de manutention à 1/2 sou par livre, le café à 10 sous la livre, vert, reviendra, une fois grillé à 12 sous 35.

Le café de 15 sous reviendra à	18.24
— 17 —	20.89
— 20 —	24.12
— 25 —	30.00

En calculant le déchet à 16 o/o la table est la suivante :

Le café de 10 sous reviendra à	12.50
— 15 —	18.45
— 17 —	20.80
— 20 —	24.40
— 25 —	30.35

L'importance de la torréfaction du café aux Etats-Unis s'explique par la consommation de cette graine dans ce pays où l'eau glacée est la boisson nationale. La consommation qui était, en 1865 de 2 livres 43 par tête d'habitant, passe à 6.59 en 1875, à 7.83 en 1890, à 8.04 en 1896, augmentation d'autant plus notable que, pendant le même temps la population, qui était de 45 millions en 1875, s'est constamment accrue et atteint aujourd'hui 72,263,000 d'habitants; cette progression se manifeste dans son ensemble au relevé des importations annuelles de café. Elles sont de 45 millions de kilog. en 1865, de 143 millions en 1875, de 257 en 1885, de 293 en 1895.

Pendant le dernier exercice (1895-96), le Brésil seul a expédié sur ce marché 170 millions de kilog. de cafés verts, les autres pays de l'Amérique du Sud 30 millions, le Centre-Amérique 15 millions. La France, dont la part avait été en 1894 95, de 1,800,000 kilog. n'en envoie que 495,000 seulement en

1896, la route commerciale du café qui était Bahia, Havre, New-York, semblant s'être modifiée au profit de New-York comme port intermédiaire.

Les cafés ne figurent que pour une très faible quantité à l'exportation et les cafés torréfiés n'y apparaissent pas. On pourrait se demander cependant, s'ils ne sont pas appelés à être exportés dans un avenir prochain.

Les torréfacteurs américains sont organisés et disposent déjà de moyens d'action qui leur permettent de fournir à bas prix des cafés tout préparés pour la consommation. Les maisons Arbuckle, de Brooklyn, Woolson de Toledo, McLaughlin de Chicago, qui disposent de très larges capitaux, sont en communication télégraphique constante avec les marchés de café du monde et peuvent faire leurs vastes achats dans des conditions favorables toutes spéciales. Elles font elles-mêmes leur importation, leur torréfaction, leur emballage, et le produit qu'elles achètent directement à Rio ou à Santos ne sort de leurs mains que pour aller sans détours à l'épicier ou au détaillant.

Parmi les conséquences de cette organisation il faut noter la ruine irrémédiable de tous les petits entrepreneurs de torréfaction, incapables de lutter contre la concurrence d'aussi puissants outillages.

## L'INDUSTRIE BOLIVIENNE DE LA GOMME ÉLASTIQUE

(Suite et fin.)

La production bolivienne était donc, en 1894, de 72,460 arrobes ou 833,290 kilog. et il appert aussi des recherches faites que l'exportation par la douane de Villa Bella a été durant un exercice de douze mois moins seize jours, du 16 mai 1893 au 1er mai 1894, de 65,028 arrobes (soit 56,100 de gomme fine et 8,928 de sanamby.) La différence des chiffres de la production et de l'exportation s'explique à la fois par un résidu de production à reporter sur le mouvement des sorties de l'année suivante et par une exportation empruntant la voie du rio Acre, où la Bolivie vient seulement de décider la création d'une douane.

Ces résultats sont loin de répondre à la richesse virtuelle de la zone bolivienne; celle-ci n'occupe pas encore dans l'exportation réunie du Brésil, du Pérou et de la Bolivie, la véritable place qui lui revient. On en jugera par les chiffres suivants :

élastique du Para (Brésil, Pérou et Bolivie).

En 1891.....	1.580.040	arrobes
En 1892.....	1.578.720	—
En 1893.....	1.741.960	—

V. Voies de communication et moyens de transport. — Les rivières ces chemins qui marchent sont encore les seules routes de l'Orient et du Nord-Ouest boliviens; mais ce sont aussi des chemins qui s'effondrent sous le pied de l'homme, ou plutôt sous la quille de ses frères esquifs, en cataractes infranchissables; des chemins qui, non-seulement marchent mais courent se précipitent, bondissent, qui entraînent, roulent, broient ou submergent dans leurs rapides semés de roches et dans leurs tourbillons, avec les bateaux chargés de marchandises, les malheureux bateliers.

Sur le Madeira, entre la douane bolivienne de Villa Bella et San Antonio, où commence la navigation à vapeur, on ne compte pas moins de dix-huit grandes chutes et soixante-douze rapides. Quelques-unes des cascades (*cachuelas*) ont de six à dix mètres de hauteur, ce qui rend nécessaire le portage des embarcations: dans les rapides (*correntezas*) le courant ne peut se remonter à la rame; il faut hâter et ce labeur exténuant dans un pareil pays, où il n'existe même pas de chemins de halage, travail se faisant moitié dans l'eau, moitié à terre sous un ciel embrasé, détermine une forte mortalité des travailleurs engagés dans le service de la batellerie (*fleteros*). Le trajet d'environ 100 lieues du pays, se fait en huit jours à la descente; mais il en absorbe trente-deux à la montée.

Les embarcations en usage (*bate-lones*) sont en moyenne du port de 600 arrobes ou 6,900 kilog. Le fret coûte 2 boliviens par arrobe de poids brut à la descente et 3 boliviens 60 centavos en sens inverse, jusqu'à Riberalta. Et le pis est que les compagnies d'assurances refusent d'assurer pour le Beni; il convient d'ajouter que le nombre total des sinistres sur le Beni, le Mamore et le Madeira en 1893 et dans les six premiers mois de 1894, a été de 13, avec une perte de 43 vies humaines.

Cette voie, pourtant, a été jusqu'ici presque la seule servant à l'exportation de la gomme bolivienne. Deux entreprises de chemin de fer tentées en ces dernières années pour supprimer la barrière ainsi opposée au commerce échouèrent assez piteusement, et il faut reconnaître que la production actuelle ne suffirait pas à garantir