

Rio de Janeiro le 4 Octobre 1893

Mon Cher Monsieur Bonjean.

J'ai examiné avec un grand intérêt la note que vous m'avez remise ainsi que les documents relatifs à la C^{ie} du Chemin de fer União Soro Cabana e Ituana.

A mon grand regret je n'ai pu traiter cette affaire avec tous les détails qu'elle mérite, car c'est une des perles et bonnes du Brésil, que l'on peut encore négocier en Europe.

Si mes appréciations générales sont acceptées, j'examinerai cette affaire dans tous ses détails et dresserai un rapport circonstancié à soumettre à mon syndicat financier.

Je ne vous cache pas qu'il serait imprudent de soumettre les rapports dont j'ai pris connaissance; ils seraient plutôt nuisibles.

C'est à raison des mauvaises expositions faites, que l'on doit attribuer, du moins en partie, que les négociations en Europe n'ont pas abouties.

Voici comment j'interprète votre proposition.

La Banco Constructor a fait un contrat avec la C^{ie} União Soro Cabana et Ituana pour la construction de diverses lignes complétant son réseau et elle désire obtenir des capitaux pour continuer cette construction, déjà très avancée.

Pour résoudre la question de la meilleure manière possible, il faudrait que la Banco Constructor obtienne de la C^{ie} Soro Cabana une promesse de vente, valable pour 6 à 8 mois, délai nécessaire pour négocier l'affaire.

Le syndicat financier achèterait à la Banco Constructor cette promesse de vente et lui payerait en outre les avances faites pour la construction des nouvelles lignes.

Il est entendu que la somme qui serait fixée pour la reprise de la C^{ie} União Soro Cabana e Ituana comprendrait les différentes obligations de cette C^{ie}, c'est à dire que celle-ci aurait à liquider ses dettes, ses emprunts etc. : en un mot la vente serait faite quitte et libre, à l'exception de ce qui serait dû à la Banco Constructor, pour le complément du réseau de la Compagnie.

Si vous avez une autre combinaison à proposer, je suis prêt à l'examiner, mais pour votre gouverner et pour que l'affaire puisse se faire, la question fondamentale consiste à avoir la C^{ie} União Soro Cabana e Ituana.

Je vous répète que je ne puis pour le moment vous faire des offres définitives, ni dresser le rapport tel qu'il doit être fait pour l'Europe; ce travail exige naturellement quelque temps et j'ai besoin de procéder à des examens sur le terrain, de consulter de nombreux documents, que j'ai déjà en partie et d'autres qui me manquent.

Cette question doit être traitée d'une manière complète et claire, comme on l'exige en Europe; il faudrait faire une comparaison de la C^{ie} de Soro Cabana avec les autres lignes de S. Paul: telles que la Paulista, l'Anglaise, la Moggyana, etc et faire ressortir ses avantages, même ses points faibles, en démontrant que la C^{ie} União Soro Cabana e Ituana d'aujourd'hui n'est pas celle d'autrefois, et enfin exposer son avenir par sa liaison future avec les Etats de Matto - Grosso et du Sud.

L'Etat de S. Paul, malgré son importance, est insuffisamment connu en Europe, et c'est encore un autre sujet à traiter; on doit exposer

L'importance de cet Etat, le développement de son commerce et de son industrie, l'augmentation de sa culture de café, l'accroissement rapide de sa population dû à l'immigration énorme qui choisit cette région favorisée du Brésil.

Il faudrait enfin rappeler franchement les démarches qui ont été faites pour la négociation en Europe et exposer les raisons de leurs succès.

Exposé dans ces conditions l'affaire sera facile à réaliser en Europe, surtout parce que son avenir ne dépend pas de la garantie d'intérêt.

" Je vous confie confidentiellement que le fils du Président de la République Française, actuellement au Brésil, à son retour du voyage à S. Paul m'a exprimé son étonnement sur le grand progrès réalisé dans cet Etat et a ajouté, il est indispensable d'avoir une ligne d'évacuation pour Santos. "

Je joins l'étude financière suivante, sauf à modifier après examen plus complet.

Plan de la Cie Uniao Sorocabana e Juana.

A. Etendue des lignes en exploitation:

S. Paulo à Botucatu et embranchements du Piété et de Catuby...	340 Kil
Lignes de Juana	258 "
Total	598 "

B Etendue des Lignes en Construction

Botucatu à Eibagy	410 ^K 6 ⁷ / ₄	
Catuby à Mararé	305. 520	
Victoria à Ereze de maio	15. 200	
Santos à Mandusinho	200.	
Itu a "	54	
Ereze de maio à Cerito	26	
S. Manoel à Lencoes	65	
	1076 ^K 394	1076 ^K 394
		Total 1674 ^K 394

L'étendue est donc de 1674 Kilomètres, augmentés de 222 Kil de voies navigables

Coûts des Lignes en Construction

Lignes de Botucatu à Eibagy et Catuby à Mararé

750 Kil à 40.000\$ - - - - - 30000.000\$

Victoria à Bres de mais	15.200	à	50:000 %	760:000
Santos à Manduzinho	200		50:000 %	10000:000
Itu à id	54		80:000 %	4320:000
Bres de mais à Curitiba	26		30:000 %	780:000
S. Manoel à Linoes	65		30:000 %	1950:000

Recette

Total 47810:000 %

La recette brute en 1891 a été de 2090 Contos pour 598 Kil. (soit 000 Kil sans la navigation) ce qui représente une recette brute Kil. de 3:481 %.

En supposant que cette recette brute kilom. soit celle pour toutes les lignes, lorsqu'elles seront finies, on aura une recette brute totale de $1700 \text{ Kil} \times 3:481 = 6000:000 \%$ dont la rente liquide est de 50% ou 3000:000 %, représentant l'intérêt d'un capital de 50000:000 %.

Cette recette brute est un minimum, et en effet c'est celle déjà assurée laquelle augmentera à cause des raisons suivantes:

- 1° Le trafic de la ligne Ituana, empruntera la nouvelle voie pour aller à S. Paul ou à Santos, ce qui augmentera les recettes.
- 2° Les nouvelles plantations de café apporteront leur tribut.
- 3° Le trafic augmentera par la progression croissante de la population.
- 4° La ligne anglaise étant surchargée une partie du trafic empruntera la nouvelle voie.
- 5° Le prolongement de la ligne d'Haracé jusqu'à S. Maria Bocca du Monte contribuera à cette augmentation par une partie de la production des Etats de Parana et de S. Catharina.
- 6° La distance moyenne du parcours sera considérablement augmentée par la jonction de la ligne de Sorocabana à Santos, ce qui aura pour résultat une augmentation de recettes.

On peut donc sans crainte d'exagération évaluer l'augmentation à 25% par an, du moins pour un certain nombre d'années, de telle sorte que si les recettes brutes avec le réseau complet peuvent produire 6000:000 % aujourd'hui (1891) on pourrait compter qu'à la fin de 1894, cette recette brute dépasserait 10500:000 % donnant une rente liquide de 5250 Contos.

En considérant ce résultat je suis d'avis de faire les offres suivantes:

- 1° Acheter la Cie Uniao Sorocabana et Ituana à la Banco Constructor, c'est à dire le réseau en exploitation de 598 Kilom. de chemins de fer et 222 Kilomètres de voies navigables, moyennant la somme de 45000:000 % payable tiers en or et les deux autres tiers en obligations de la nouvelle Cie de 4 à 5 %.

2° Payer à la Banco Constructor, aux prix de ses conventions, la valeur des travaux effectués, paiement moitié en or, moitié en titres de 4 à 5 %

3° Déposer dans une banque à convenir, moitié en or et moitié en titres les sommes nécessaires pour l'achèvement du réseau

4° Payer à la Banque Constructor à titre d'indemnité une somme de 1000.000 \$ moitié en or, moitié en titres.

Il sera réservé pour parts bénéficiaires pour les personnes intermédiaires entre nous et le Sorocabana une commission de 5000 Contos, moitié en or, moitié en titres, la même commission sera réservée à nous et aux intermédiaires financiers de l'Europe.

Ces chiffres seront définitivement établis après mon examen détaillé de l'affaire que je pourrai faire de suite. Par votre gouvernement je vous dirai que je me propose de retourner en Europe au plus vite, et que ~~en cas d'accord je commencerai les négociations aussitôt~~ mon arrivée.

Une question très importante c'est d'obtenir le tarif variable avec le change.

Je pourrais également examiner les autres entreprises qui doivent faire l'objet d'une affaire à part complètement séparée de la Sorocabana.

Votre dévoué

Edmond