

Avenir du commerce avec la Zambézia : d'après M. E.-A. Maund

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **L'Afrique explorée et civilisée**

Band (Jahr): **12 (1891)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-134179>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

AVENIR DU COMMERCE AVEC LA ZAMBEZIA

D'après M. E.-A. MAUND.

Le *Chamber of Commerce Journal*, du 10 janvier, a publié, sous le titre : *Perspectives de commerce avec la Zambezia*, un compte rendu d'un mémoire lu, le 17 décembre, à la Chambre du commerce de Londres, par M. E.-A. Maund, que le président du Comité de la Chambre a présenté comme un des pionniers du commerce dans l'Afrique australe. M. Maund a montré que le terme Zambezia s'applique à l'immense territoire arrosé par le grand fleuve placé dans la sphère d'influence britannique et ouvert maintenant sous les auspices de la South African Company. Ce plateau fertile et salubre, a-t-il dit, est un des rares territoires inoccupés susceptibles d'être colonisés. Tout le long de riches vallées, le sol est très fécond ; des récoltes abondantes de blé cafre, de courges, de patates, de tabac et même de pommes de terre et de tomates récompensent le travail des indigènes, surtout celui des Ma-Kalaka. Les semailles se font en octobre et novembre, et après les premières pluies, il est merveilleux de voir l'herbe et le blé pousser comme par enchantement ; la terre échange son vêtement d'un roux brûlé contre une parure d'un vert émeraude, et les prairies et les forêts se couvrent de fleurs. Les moissons se font en mai et juin ; une partie du blé est convertie en bière cafre, la boisson nationale. Le commerce du blé et du bétail offre un grand avenir pour ce pays. L'année dernière, le blé cafre se vendait 5 shillings le sac. Quand les fermiers anglais et hollandais cultiveront les mille milliers d'acres de terre actuellement improductifs, le Ma-Shonaland deviendra le grenier de l'Afrique australe. Quelques travaux d'irrigation, des digues et des conduites d'eau ouvriront à des agriculteurs énergiques une ère de prospérité indéfinie. Les choux, les carottes, les oignons, les moelles, les fèves, les pois, les concombres, les tomates, les laitues y viennent également bien. En somme, tous les légumes anglais y prospèrent ; il en est de même de presque tous les fruits. Le même jardin nous fournissait de riches récoltes d'oranges, de citrons, de figes, de bananes, de pêches, d'abricots, de grenades, de mûres et de groseilles du Cap. La vigne, cultivée en hutins, se charge d'une quantité de grappes très lourdes et très douces. Les Ma-Shona et les Ma-Kalaka cultivent beaucoup de tabac excellent, qui se convertit en tabac à priser. Le Ma-Shonaland produit un riz très bon ; l'année dernière il se vendait 18 shillings le sac ; actuellement la même quantité ne coûte pas 12 shillings. Le coton et le

caoutchouc croissent dans le nord : le premier sert à tisser des couvertures, le second à faire des cierges ; l'indigo est employé comme teinture. Les colons peuvent être assurés de récolter fourrage, céréales, riz, tabac et légumes ; en outre ils pourront, sans aucun doute, planter du sucre et du café. Le pays est bien boisé, quoique les arbres de haute futaie n'abondent que le long des rivières. Le *mopani*, dont on trouve de vastes forêts, est un bois dur, capable de résister aux fourmis blanches ; on l'emploie pour les constructions, et comme combustible ; l'écorce employée dans la tannerie produit d'excellents cuirs. En attendant que l'on trouve de la houille plus près que la vallée du Zambèze, le bois existe en quantité suffisante.

Le commerce avec les indigènes se développera, et, pour obtenir leurs produits, le travail devra se payer en nature. Les cotonnades, les verroteries, les couteaux, les fusils, la poudre¹, le plomb de chasse, les haches, les charrues américaines, les vieux vêtements trouveront là un fort écoulement. Les marchandises réclamées par la population minière seront sans doute les mêmes que celles que demandent les blancs d'autres centres de mines, quoique l'on puisse espérer voir la Compagnie restreindre la vente des spiritueux. Bientôt les maisons de fer s'élèveront pour former des villes à l'alimentation desquelles il faudra pourvoir. De l'intérieur, le commerce des indigènes affluera de toutes parts vers les marchés. A Shoshong, lorsque les plumes d'autruche étaient plus chères et l'ivoire plus abondant, le trafic annuel des natifs s'élevait à plusieurs centaines de milliers de livres sterling.

En 1885, le gouvernement de la métropole a craint d'étendre l'influence anglaise jusqu'au Zambèze pour ne pas augmenter ses responsabilités. Les autorités du Cap et les financiers anglais ont compris que cette extension ne pouvait être obtenue qu'à l'aide d'entreprises commerciales privées. Les expéditions organisées alors ont abouti à un groupement d'intérêts et une charte a été octroyée à la Compagnie qui les représente. Outre les terres cultivables et les pâturages, l'exploitation de l'or seul peut faire du Ma-Shonaland une des plus riches acquisitions de l'empire britannique. Il y aura dans la direction de cette colonie un « *Rush* » comme il n'y en a point eu dans l'histoire de l'Afrique australe. C'est surtout au point de vue de la grande richesse aurifère

¹ M. Maund paraît ne pas se douter que le Ma-Shonaland est compris dans la zone où, d'après la Conférence de Bruxelles, la vente des armes et des munitions aux indigènes est interdite.

qu'il faut apprécier la valeur de la Zambezia. Le pays pourra sans aucun doute nourrir sa nombreuse population blanche. Il faut que le développement de l'industrie minière soit dirigé d'après des principes commerciaux justes. Le commerce anglais est prospère, mais l'or manque; augmentez la production de celui-ci et celui-là s'étendra encore davantage.

La South African Company, connaissant les frais que nécessite le système de transport des Bœrs, aura bientôt à son service une ligne de chemin de fer pour répondre aux besoins de la population blanche qui s'établira dans le Ma-Shonaland. La voie ferrée de Capetown à Kimberley s'étendra jusqu'à Shoshong, Tati, et au mont Hampden. La première section de cette ligne a été ouverte par la Compagnie en novembre jusqu'à Vrybourg. Il est probable qu'un embranchement se dirigera de Shoshong vers les Chutes Victoria, pour attirer les richesses des Barotsé qui ont récemment demandé la protection de l'Angleterre, et pour ouvrir la région du lac Ngami le long du Botlélé. Le réseau du Transvaal aura une ligne principale de Prétoria à la baie de Delagoa passant par Barberton, et une autre ligne unissant Natal à Johannesburg et à Prétoria, tandis qu'une voie directe ira de Port-Elisabeth à Prétoria par Colesberg et Blœmfontein. Le trafic le plus considérable se fera le long de la ligne principale : Capetown-Kimberley-Mafeking-Tati; bientôt probablement s'établira une ligne de Mafeking à Malmani, puis à Johannesburg et à Prétoria.

En même temps, Capetown sera mis en relation avec le Ma-Shonaland par la côte orientale; Beïra, à l'embouchure de la Pougoué, est à peine à 500 kilom. des mines d'or dont le mont Hampden est aujourd'hui le centre. Or la Pougoué est navigable sur un parcours de 130 kilom.; la route a déjà été frayée. Il n'est pas nécessaire de démontrer les avantages de cette route sur celle de Capetown qui a au moins 2800 kilom., dont 1200 ont une voie ferrée défectueuse sous un triple rapport : la voie est trop étroite, le matériel roulant fait défaut et les pentes sont trop fortes. Pour les 1600 kilom. environ de communication par wagon jusqu'au mont Hampden, les frais de transport de Capetown s'élèvent à 67 liv. sterl. par tonne. Tandis que, de Capetown au mont Hampden par la Pougoué, les frais ne sont que de 11 liv. sterl. la tonne; l'économie serait donc de 500 %. La distance de Capetown à l'embouchure de la Pougoué est de 2500 kilom. environ; celle de Natal à la Pougoué de 1250 kilom. Les navires de la South African Company prendront probablement cette voie. La distance de l'Angleterre à la

Poungoué par Capetown est de 12000 kilom., par Suez de 11500 kilom., mais, les frais de la traversée du canal et l'augmentation de l'assurance rendraient la seconde ligne plus coûteuse que la première.

L'abondance de l'or au Ma-Shonaland y attirera une affluence d'orpailleurs comme en Californie et en Australie. Les pionniers sont déjà installés dans un district aurifère d'une étendue considérable. Plus de mille lots de terrain ont déjà été adjugés, l'exploitation a commencé; quelques-uns des points mis en œuvre doivent être, à en juger par les spécimens fournis, d'une richesse extraordinaire. « Nous allons, » a dit M. Maund en terminant, « extraire de ce pays l'or qui y a été enfoui si longtemps; la Zambezia prendra le caractère d'une colonie organisée sous l'administration de la South African Company; lorsque les orpailleurs y afflueront, ils rencontreront un pouvoir exécutif prêt à les recevoir, l'ordre y sera assuré. Les natifs y trouvant un travail bien payé, cesseront de se piller les uns les autres, les razzias diminueront peu à peu, et la traite sera arrêtée le long d'une des routes où elle sévissait le plus. »

Sir J. Gordon Sprigg, naguère encore premier ministre de la Colonie du Cap, s'est montré moins persuadé que la South African Company fût disposée à adopter la route de la Poungoué comme voie de communication entre Capetown et le Ma-Shonaland; d'après lui, la route à prendre est celle qui passe entièrement sur territoire britannique, soit dans la Colonie, soit dans la sphère d'influence anglaise de Capetown à Vrybourg.

Les derniers évènements dont la Poungoué a été le théâtre semblent néanmoins prouver que les directeurs de la South African Company songent réellement à adopter la voie la plus courte, pour se rendre de Capetown au Ma-Shonaland. L'économie qui en résulte pour une Compagnie dont un des buts doit être de pouvoir servir des dividendes à ses actionnaires, explique, sans les justifier, les procédés de ses agents envers les autorités portugaises, chez lesquelles l'invasion du Manicaland a éveillé une défiance parfaitement légitime.

BIBLIOGRAPHIE ¹

Abbé Félix Klein. LE CARDINAL LAVIGERIE ET SES ŒUVRES D'AFRIQUE. Paris (Ch. Poussieltgue), 1890, in-16°, fr. 3,50. — C'est la biographie

¹ On peut se procurer à la librairie H. Georg, à Genève et à Bâle, tous les ouvrages dont il est rendu compte dans *l'Afrique explorée et civilisée*.