Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 4 (1883)
Heft: 7

Artikel: Note sur la carte de la Sénégambie au Niger
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-132112

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

NOTE SUR LA CARTE DE LA SÉNÉGAMBIE AU NIGER[1]

Depuis un certain nombre d'années, la France a compris que le développement de sa colonie du Sénégal dépend de celui des communications avec le Niger, et elle a multiplié les expéditions qui peuvent assurer l'ouverture de la voie de ce grand fleuve, sur lequel la navigation à vapeur ne tardera pas à être établie. Il nous a paru qu'une carte qui donnerait l'état des connaissances actuelles, pour le grand triangle compris entre Saint-Louis, Freetown et Tombouctou, ne manquerait pas d'intéresser nos lecteurs, d'autant plus, qu'à notre connaissance il n'en existe pas de bien satisfaisante pour cet ensemble. Nous avons voulu, en même temps, mettre sous leurs yeux les quatorze itinéraires suivis par les principaux voyageurs, de Mungo-Park à Borguis-Desbordes.

Quant aux communications, le chemin de fer à travers le Cayor conduira bientôt de Dakar à Saint-Louis, et permettra d'éviter les obstacles que l'on rencontre pour débarquer à l'embouchure du Sénégal, dont l'accès est rendu difficile par une barre. De là les vapeurs peuvent atteindre Khayes pendant trois mois de l'année. Aussi est-ce de ce dernier point que partira une nouvelle section de la voie ferrée, qui se construit en ce moment et qui mènera directement à Bafoulabé; elle sera probablement prolongée plus tard jusqu'à Bamakou, sur le Niger.

Une ligne praticable de 1600 kilomètres sera donc ouverte, et, si l'on y ajoute la partie navigable du Niger en aval de Sotuba, près de Bamakou, qui ne compte pas moins de 1200 kilomètres, on comprendra toute l'importance des travaux qui permettront sous peu de pénétrer jusqu'au cœur du Soudan, détournant ainsi vers Saint-Louis le mouvement commercial de Tombouctou qui, à l'heure actuelle, suit la voie du Nord par le Sahara, le Maroc et Tripoli.

D'autre part, au point de vue géographique et commercial, les tentatives faites plus au sud, dans le Fouta-Djallon et le bassin supérieur du Niger, ne présentent pas moins d'intérêt. Notre carte, dressée d'après les publications les plus récentes des *Mittheilungen* de Gotha, fait ressortir tout ce qui reste à découvrir dans cette région : les affluents de droite du Haut-Niger sont inconnus ; les données que nous possédons sur la zone située entre l'itinéraire de Caillé et celui d'Anderson, de même que sur le Khabou, et les pays des Soussous et du Mindi, sont très

[1] Voir la carte qui accompagne cette livraison.

approximatives. Espérons que des imitateurs prochains de Zweifel, Moustier, Gouldsbury, Sanderval, etc., nous fourniront des renseignements sur ces régions importantes. Nous en attendons de Zweifel lui-même, qui s'est remis en route pour les sources du Niger.

CORRESPONDANCE

Au rédacteur de l'Afrique.

Lisbonne, 9 juin 1883.

Dans votre excellent journal *L'Afrique explorée et civilisée*, du 6 de ce mois, je trouve, Monsieur, cette nouvelle complémentaire :

« L'ambassadeur anglais à Lisbonne a dû faire au gouvernement portugais des représentations, sur le mode de recrutement des travailleurs pour l'île Saint-Thomas. On les prend dans l'intérieur, puis on les amène à Benguela ou à Novo Redondo, où, au vu et au su des autorités, on les vend à des agents de l'île, de 4 à 6 liv. sterl., en marchandises, pour cinq ans, à l'expiration desquels il devrait être pourvu au retour de ceux qui voudraient rentrer dans leur patrie; mais cela n'a jamais lieu; ils doivent se réengager forcément et ne peuvent jamais devenir travailleurs libres. »

J'ignore, Monsieur, si l'ambassadeur anglais à Lisbonne a fait ou dû faire des représentations à ce sujet, mais je peux vous affirmer que, pendant ma résidence à Loanda et à Saint-Thomas, on a observé strictement les prescriptions de la loi qui règle à présent le travail libre, et je vous assure, avec l'autorité de mes connaissances pratiques, que :

1° Les travailleurs engagés dans l'intérieur de la province d'Angola sont considérés sous tous les rapports comme des hommes libres, et ceux qu'on amène d'autres pays, quand ils arrivent dans nos possessions, le sont également. Ainsi, les uns et les autres, sous la garde des lois portugaises, sont engagés pour le compte du propriétaire devant les autorités respectives, afin de servir dans les fermes de la province d'Angola ou de celle des îles de Saint-Thomas et du Prince.

2° Les autorités qui ont, d'après la loi, le devoir de faire les contrats et de les faire observer rigoureusement, sont nommées par le gouvernement, et ne peuvent jamais admettre une condition qui ne soit pas prévue par la loi.

3° Les travailleurs qui sont engagés pour Saint-Thomas ne peuvent s'embarquer qu'après avoir fait ce contrat, et ne peuvent pas commencer leur travail sans que le dit contrat ait été ratifié par les autorités compétentes de l'île.

4° Les premiers travailleurs engagés en vertu de cette loi l'ont été en 1877, après la prise du brick *Ovarense* à Sierra Léone, prise considérée comme illégale par les tribunaux anglais à Londres; par conséquent ces contrats ne sont échus que maintenant. Je sais qu'il n'y a eu qu'un nombre très limité de travailleurs qui