

Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 6 (1885)
Heft: 12

Artikel: Les derniers travaux de Savorgnan de Brazza
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-132607>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.12.2024

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

tions soient apportées à la vente des spiritueux aux indigènes africains. La conférence a également étudié la question d'une mission au Cameroun.

Le traité conclu entre le roi de Dahomey et le Portugal ayant placé Kotonou sous le protectorat portugais, le ministre des affaires étrangères de Lisbonne a fait droit aux réclamations de la France, et a envoyé aux agents portugais l'ordre de rétablir les choses à Kotonou dans l'état où elles étaient auparavant.

La maison Brauer et C^o, de Bochum, a établi une station de charbon à Porto-Grande, dans l'île Saint-Vincent pour faire participer les houilles de Westphalie aux avantages du trafic des vapeurs sur les grandes lignes transatlantiques.

Le steamer *Silvertown*, de la India Rubber Company, chargé de poser, pour le compte de la West African Telegraph Company, un câble destiné à relier au Sénégal les possessions françaises de la côte occidentale d'Afrique, a opéré avec succès l'atterrissement du câble à Dakar. La canonnière française, le *Niger*, a fait une reconnaissance du fleuve, en aval du Bammakou, sur un parcours de 350 kilomètres.

Le ministère français de la marine et des colonies dresse le programme d'une mission commerciale à la côte occidentale d'Afrique et d'une mission du même genre dans l'intérieur du Sénégal. Il développera l'institution des bourses de voyage en faveur de jeunes gens ayant fait des études commerciales, afin qu'ils puissent visiter les colonies françaises et se rendre compte des ressources qu'elles présentent.

M. Henri Duveyrier a demandé à la Société de géographie de Paris de signaler, à l'administration compétente, le décret espagnol qui proclame le protectorat de l'Espagne sur la côte d'Afrique, du cap Bojador au nord, jusqu'au cap Blanc au sud, décret qui enlèverait à la France 98 kilomètres d'une partie de côte reconnue possession française par des traités antérieurs.

LES DERNIERS TRAVAUX DE SAVORGNAN DE BRAZZA

L'arrivée de Savorgnan de Brazza en France nous a valu d'abondants renseignements sur la mission française dans l'ouest africain, sur laquelle nous étions sans nouvelles depuis de longs mois. Sans revenir sur les faits qui ont suivi immédiatement le retour de l'explorateur à la côte d'Afrique en 1883, nous indiquerons sommairement, d'après le *Temps*, les résultats de son activité et de celle de ses agents, le long du Niari, de l'Ogôoué et de l'Alima. M. Dolisie, remontant le Niari dans la direction du Congo, a fondé les postes de Ngotou et du Bas-Quilou, la station de Niari-Loudima et le poste de Niari-Babouembé, après avoir conclu avec les indigènes des traités d'amitié et de protectorat. Aujourd'hui les porteurs ba-bouembé et loangos font le service dans la vallée du Niari,

comme les Adoumas et les Okandas dans la vallée de l'Ogôoué. Sur ce dernier fleuve, une première station fut fondée au cap Lopez et devint le point central d'approvisionnement de la mission. Puis, comme l'Ogôoué est navigable sur une longueur de 380 kilom. environ, une seconde station fut établie à Njolé, point où commencent les premiers rapides du fleuve. D'autres postes furent créés à Okota, à Obombi et à Achouca sur le cours moyen de l'Ogôoué; enfin sur le haut fleuve, on organise la station de Madiville ou Nghémé et le poste de Doumé. Quant à la station de Franceville, les Européens y étant presque en permanence depuis cinq ans, elle est déjà un centre important. Dès que le matériel amené d'Europe commença à y arriver sans trop d'encombre, Savorgnan de Brazza rejoignit sur l'Alima le D^r Ballay, qui procédait à la reconstruction d'une chaloupe à vapeur pour l'exploration du Congo, et négociait avec les Afourous un traité de paix pour pouvoir naviguer sur l'Alima et le Congo. Les Afourous s'engagèrent à faire les transports des explorateurs français sur ces deux cours d'eau. Comme des porteurs font le service par terre entre le haut Ogôoué et le haut Alima, la convention avec les Afourous mettait l'Atlantique en communication ininterrompue avec le Congo. Sans doute cette voie n'est pas une voie commerciale; le transit est long et pénible; mais telle qu'elle est, elle constitue un chemin de pénétration très sûr, et la mission l'a constamment utilisée pour ses services de ravitaillement. « Elle a pu y transporter, » dit M. de Brazza, « en une année, trois fois plus de matériel qu'il ne s'en est déplacé par la route du bas Congo dans le même temps. »

Sur l'Alima les établissements fondés sont la station de l'Alima-Djelé, le poste de Ngampo, la station de l'Alima-Leketi, enfin le poste de Mbossi, au confluent de l'Alima et du Congo. Ils sont tous reliés les uns aux autres par un service régulier de transport.

Quant au Congo, les points occupés aujourd'hui par la mission française sont, au sud, la station de Brazzaville; puis, en remontant vers le nord, les postes de Nganchoumo et de Mbé (résidence de Makoko), le poste de Bongha et la station d'Oubangi, au confluent de la rivière Liboko-Oubangi avec le Congo.

Dans chaque station ou poste, résident des agents blancs ou noirs de la mission. Les noirs défrichent les alentours des stations et cultivent les légumes du pays ou les légumes européens. Les blancs étudient la géographie de la contrée, recrutent les porteurs et les payeurs, recueillent des collections sur la flore et la faune du pays, des échantillons de minéraux et font des recherches sur l'ethnologie et l'état social des tribus de l'ouest africain.

Au point de vue géographique, la mission a déjà rapporté 4000 kilom. de levés, comprenant le cours de l'Ogôoué, de la côte à Franceville ; l'itinéraire de Franceville à Mayombé, du lieutenant Mizon ; deux levés du cours de l'Alima ; le cours du Congo entre Brazzaville et le poste de l'Oubangi ; l'itinéraire de M. Dolisie, de Brazzaville à Loango par le Niari ; enfin, la reconnaissance partielle du vaste delta qui s'étend, sur le Congo, de l'embouchure de l'Alima à celle du Liboko-Oubangi.

Sous le rapport commercial, M. de Brazza reconnaît que les voies qui doivent mettre l'Afrique centrale en communication avec l'océan Atlantique sont encore à établir. Le bas Congo, le Niari, l'Ogôoué, ne sont que des voies de pénétration dans l'Afrique équatoriale. Un chemin de fer seul pourra répondre aux besoins du transit, qui ne manquera pas de s'établir entre la côte et l'intérieur, lorsque les populations riveraines du Congo auront été amenées à un état plus avancé de civilisation.

Aujourd'hui on doit considérer comme un maximum le transport annuel de 800 tonnes de marchandises par la voie de l'Ogôoué qui, de l'Atlantique au Congo, n'a pas moins de 1500 kilom. ; malgré cela, le transport d'une tonne de marchandises à Brazzaville coûte beaucoup moins cher par l'Ogôoué que par le bas Congo.

Pour arriver à organiser le service de ravitaillement de la mission, M. de Brazza s'est efforcé non seulement d'entretenir de bonnes relations avec les indigènes, mais encore de concilier leurs intérêts avec ceux de la mission. Au début, les Pahouins, cannibales, venant du nord-est, envahissaient peu à peu le bassin de l'Ogôoué, repoussant vers la côte les Gabonais et les Bakalais, interceptant les communications des peuplades riveraines du fleuve, Adoumas, Okandas, etc. Sa première tâche fut de parlementer avec les Pahouins, afin d'obtenir pour ses gens la faculté de naviguer sur l'Ogôoué. Il mit en œuvre pour cela, la persuasion, la douceur, l'intimidation, la menace ; enfin de petits présents lui permirent de racheter complètement les droits de circulation sur la rivière. Pour utiliser cette voie, il s'adressa aux Okandas et aux Adoumas, les seuls piroguiers de l'Ogôoué ; peu à peu le service des transports s'organisa, et les communications devinrent régulières.

L'interdiction du commerce sur le haut fleuve, qui a donné lieu à beaucoup de critiques, a été expliquée par M. de Brazza par les raisons suivantes : Les moyens de transport sur le haut Ogôoué étant limités, et la mission ayant besoin de toutes les pirogues, elle aurait couru au-devant d'un échec, si les traitants du Gabon, dont la majorité sont des étrangers, avaient pu diminuer ses moyens d'action sur le fleuve. En

outre, il était urgent de ne pas laisser les traitants établir leurs procédés commerciaux parmi les tribus du haut fleuve. Les factoreries donnent aux indigènes du sel ou des produits européens, à charge par eux de rapporter des produits de l'intérieur, principalement des boules de caoutchouc. Pour une certaine valeur de marchandises d'Europe, l'indigène doit rapporter, en produits du pays, une valeur quarante ou cinquante fois supérieure. Si, sur cinquante indigènes à qui on fait ces avances, il y en a quatre ou cinq seulement qui apportent à la factorerie les marchandises demandées, le traitant y gagne assez pour contrebalancer les pertes qu'il subit. C'est ainsi que commencent les relations commerciales avec les indigènes. Plus tard, les factoreries traitent avec les chefs. Ceux-ci promettent d'échanger une grande quantité de caoutchouc, d'ivoire, d'huile de palme contre quelques objets de provenance européenne, et laissent en ôtage leur fils ou un membre quelconque de leur famille. Si le marché n'est pas exécuté, souvent à cause de la disproportion des conditions du marché, le traitant garde les ôtages. Les chefs de tribus, furieux, s'en prennent aux autres traitants et pillent indistinctement toutes les pirogues qui passent sur le fleuve. Il faut sévir contre eux et le pays est troublé. Aussi, M. de Brazza ne permet aux traitants que de pratiquer le commerce au comptant, et le pays est très tranquille. Sur le bas Ogôoué, il n'a pas eu besoin de recourir à une semblable mesure. En échange de la sécurité qu'il garantissait aux Adoumas et aux Okandas contre les attaques des Pahouins, il a demandé à chaque homme valide deux mois de service par an pour la mission. Comme ils redescendent le fleuve à vide, il leur a accordé le droit de placer dans leurs pirogues des produits du pays. A la côte, ils les échangent contre des cotonnades, des couteaux, etc. ; à la remonte, chaque homme a droit au transport de trois kilogrammes de marchandises et ils peuvent ainsi rapporter dans leur pays la valeur du caoutchouc et de l'ivoire qu'ils y ont pris. En outre, ils touchent une solde pour leur service. D'opprimés qu'ils étaient naguère par les Pahouins, ils sont devenus un peuple de libres travailleurs.

Quand les Pahouins virent les Adoumas s'enrichir, ils s'en plainquirent sans pouvoir offrir des services qui leur auraient valu une rémunération. M. de Brazza leur proposa de placer deux jeunes Pahouins dans chaque pirogue de la mission afin qu'ils fissent une sorte d'apprentissage. Ils acceptèrent, et aujourd'hui les Pahouins, comme les Adoumas et les Okandas, sont employés au service des transports par le fleuve.

Après avoir assuré la navigation de l'Ogôoué, M. de Brazza se précoc-

cupa de l'étendre sur les affluents du Congo. Il emmena avec lui des Pahouins et des Adoumas sur le Congo, et n'eut qu'à se louer de leur fidélité à garder les établissements français. Constamment en rapport avec les tribus protégées, il est à même de les maintenir fidèles par les serviteurs dévoués sur lesquels il a conservé toute son autorité morale.

Grâce à la courtoisie de sir Francis de Winton, les rapports des agents de l'Association internationale et des collaborateurs de Savorgnan de Brazza sont des plus cordiaux.

Il résulte de lettres reçues par la Société de géographie de Paris, de M. Fourneau, chargé de la direction des stations de Bôoué, Madiville et Franceville, que les travaux pour l'établissement d'une station nouvelle sont commencés. M. Fourneau a envoyé un levé de la chute et des rapides de Bôoué, ainsi qu'un projet de canal ne comportant que des travaux faciles et simples, et qui permettrait de supprimer l'immobilisation des convois à Bôoué, souvent pendant des journées entières, et de prévenir des pertes de matériel. Il a fait une excursion chez les Cimbas dont le pays, arrosé de nombreux ruisseaux, offre un coup d'œil féérique. Les Okandas ayant monopolisé le commerce, et la crainte des Okandas paralysant les tribus qui ne demandaient pas mieux que d'entrer en relation directe avec les blancs, M. Fourneau a réussi à concilier les intérêts des deux parties. Il demande la création de deux postes dans la région comprise entre l'Ogôoué et Okona, le premier serait à Moningué, le second dans le haut Ogôoué, à Okoua.

RENSEIGNEMENTS COLONIAUX ET COMMERCIAUX SUR L'AFRIQUE

Depuis quelques années, la situation économique de l'Afrique a subi d'importants changements. Des puissances européennes qui ne s'étaient, jusqu'à notre époque, que fort peu occupées de la question coloniale, ont planté leur drapeau sur plusieurs territoires; d'autres ont augmenté leurs possessions ou étendu leur influence; de nouvelles voies commerciales ont été créées et, d'autre part, si la civilisation a triomphé de la barbarie sur beaucoup de points, il en est où, au contraire, elle a reculé. Notre journal a renseigné ses lecteurs à ce sujet au fur et à mesure que les événements se déroulaient; mais il est bon, de temps à autre, de grouper les faits accomplis et de montrer l'ensemble des progrès survenus pendant une certaine période. Or, le règlement de la question du Congo, les nouvelles acquisitions de l'Allemagne, les événements du Soudan, l'occupation