

M. Sonolet a étudié sur place la vie de ce pays. Successivement il traite de l'organisation administrative, des postes et des télégraphes, de la justice, de l'organisation militaire. Puis il passe aux villes, à la vie coloniale, aux chemins de fer et aux grands travaux publics, au commerce et à l'industrie, à l'agriculture et à l'élevage, à la chasse et à la pêche, et cet ensemble complet se termine par une étude de la société indigène. Ceux qui ont entendu ses conférences ou lu ses articles dans nos principales revues connaissent la clarté de son récit, la sûreté de son information et son talent d'exposition, qualités qui se retrouvent dans ce livre d'intérêt général.

L'Afrique équatoriale française, que M. Maurice Rondet-Saint publie, après la *Grande Boucle* et *l'Avenir de la France est sur mer*, garde la marque d'un esprit libre de toute opinion imposée. N'ayant ni fonctions, ni intérêts particuliers au Congo, il l'a vu en observateur indépendant, et, si son séjour n'a été que de courte durée, s'il n'a mis que trois mois à remonter l'Oubangui jusqu'à Bangui, la Sangha jusqu'à Ouesso et à parcourir le massif du haut Djoué et le bassin de l'Ogôoué de cap Lopez à N'Djolé et à Sindara sur la N'Gomi, il a réussi néanmoins à traiter avec compétence plusieurs questions vitales et à les présenter clairement au public, trop ignorant des ressources réelles que renferme notre grande colonie de l'Afrique équatoriale. Il faut lire les chapitres qu'il consacre à l'organisation des services maritimes reliant à la métropole, nos possessions africaines, au tourisme cynégétique qu'il serait intéressant d'organiser, à la mise en valeur agricole du Gabon, à l'outillage économique, à la main-d'œuvre indigène ou étrangère. M. Maurice Rondet-Saint constate les résultats déjà acquis avec des moyens infimes; il note des lacunes à combler, des erreurs à redresser, s'inspirant uniquement du souci du bien général. Il proclame la richesse « visible » de ce pays et la confiance qu'il garde dans l'avenir « d'une des plus belles possessions de la République française ». Les événements actuels donnent à ce livre sincère un intérêt exceptionnel.

Autobiographie de Henry Stanley, publiée par sa femme M^{me} Dorothy Stanley, et traduite par M. Georges Feuillo. — Ces deux volumes, édités chez Plon, se lisent comme un roman et sont, en réalité, un roman vécu. Dans le premier Stanley, ou plutôt John Rowlands, conte ses années d'épreuves et d'aventures, son enfance en Angleterre, sa vie au *workhouse*, son embarquement comme mousse pour l'Amérique, sa rencontre à la Nouvelle-Orléans de M. Stanley, qui le fit entrer chez un négociant et finit par l'adopter, sa participation à la guerre de Sécession. Avec le second volume commence sa carrière de journaliste, comme correspondant du *Herald*. Pendant six ans il passe de l'orient à l'occident, parcourt les États-Unis, suit une expédition en Abyssinie, visite l'Italie, l'Espagne, la Grèce, la Russie, l'Asie mineure, la Perse, l'Inde. Puis ce sont les grandes explorations qui le rendirent célèbre : son voyage à la recherche de Livingstone (1871-72), sa première traversée de l'Afrique équatoriale et sa descente du Congo (1874-1877), son expédition au secours d'Emin Pacha, qui de l'Atlantique le conduit par le grand fleuve, l'Arouhonimi, les lacs Albert, Albert-Édouard et Victoria jusqu'à Bagamoyo sur l'océan Indien. Les ouvrages que Stanley a consacrés à ses voyages sont connus. Ces notes intimes font mieux pénétrer le caractère de l'homme d'action, qui vit, non sans amertume, son œuvre discutée dans son propre pays. Les derniers chapitres sont consacrés à l'homme politique, qui siégea quelques années à la Chambre des Communes, et à l'homme privé qui, pendant les dernières années de sa vie, lutta contre la maladie avec une énergie qui ne l'a jamais abandonné.

..

Le Mozambique et ses relations avec l'union sud-africaine, par M. S. Seruya, vice-consul du Portugal à Johannesburg. — Après avoir rappelé l'œuvre du Portugal au Brésil, « monument de l'initiative lusitanienne que les siècles n'effaceront pas », l'orateur

constate que son pays a toujours su accomplir sa mission civilisatrice et qu'il se tient, aujourd'hui encore, à une des premières places comme puissance coloniale. « Nous possédons, ajoute-t-il, en Asie, la petite, mais très prospère colonie de Macao, de grands établissements dans l'Inde et une partie de l'île de Timor; dans l'océan Atlantique les îles Açores, Madère, Cap Vert, San Thomé et Prince, sur le versant occidental de l'Afrique de vastes territoires au Congo et en Guinée et la grande province d'Angola, enfin, dans l'Afrique orientale, le Mozambique, qui me vaut l'honneur de paraître ce soir devant vous. C'est peut-être le Mozambique la colonie portugaise dont le nom est le plus familier au public français. La France, en effet, par l'arbitrage de son président, le maréchal de Mac-Mahon, nous a assuré à perpétuité la possession d'une partie de ce territoire. D'autre part, des capitaux français y sont engagés; enfin le retentissement qu'ont eu dans ces dernières années les affaires du sud de l'Afrique a attiré l'attention sur notre colonie, de même que sa proximité de votre grande île de Madagascar.

« Vasco de Gama toucha le sol du Mozambique pour la première fois en 1498. Il découvrit Quelimané en janvier, l'île de Mozambique en mars et trouva à ces deux endroits des établissements arabes qui entretenaient des relations commerciales très importantes non seulement avec le nord et le sud du littoral, mais avec l'Inde elle-même. Le navigateur portugais, sans s'attarder davantage, continua sa route triomphale vers l'Inde, dont il allait bientôt arracher le commerce à Venise et aux établissements du Levant. Mais l'alerte était donnée, et, en 1500, Cabral, qui se rendait dans l'Inde et qui venait de faire la découverte du Brésil, reçut l'ordre d'envoyer quelques vaisseaux explorer la côte africaine. Il y envoya son lieutenant Sanches de Toar, qui entra à Sofala. C'est de là que date vraiment l'époque de la conquête. Les flottes portugaises, allant vers l'Inde ou en revenant, parcouraient alors tout le littoral et réussissaient peu à peu à soumettre à la souveraineté du Portugal tous les chefs arabes et indigènes. En 1507, les Portugais avaient déjà construit des forteresses à Sofala et à Mozambique et s'installaient ainsi définitivement sur la côte qui leur assurait le ravitaillement de leurs flottes en même temps qu'une base d'opérations pour l'exploration de l'intérieur. L'habileté et la ténacité des premiers colons furent si grandes qu'en moins de cinquante ans nous voyons l'influence arabe supplantée et des établissements portugais à Sena, à Tété et à Chicomo et un peu partout jusque sur les confins de l'Angola... Il faut croire que cette habileté à s'insinuer dans l'esprit des indigènes nous a été transmise, car c'est aux commerçants portugais, aujourd'hui encore, que ces populations s'adressent de préférence pour l'achat ou l'échange des marchandises.

« Les XVI^e et XVII^e siècles n'ont été qu'une longue série de luttes pour l'affermissement de l'autorité et de l'expansion portugaise au Mozambique. A mesure qu'on avançait dans l'intérieur, il fallait conquérir pied à pied le terrain sur les indigènes et le sort de ceux qui restaient sur le littoral n'était pas moins dur, car ils se voyaient en butte aux attaques continuelles des pirates turcs, hollandais, anglais et français, mais, malgré la supériorité numérique des ennemis, malgré le manque d'hommes et de capitaux, et, en dépit de l'administration hésitante qui en était la conséquence naturelle, l'influence portugaise s'étendait, l'occupation devenait peu à peu effective et la colonie prospérait. En l'année 1764, on comptait par centaines dans le pays les centres européens, dont quelques-uns, tels que Sena, Tété, Sofala, Quelimane, Inhambane et Mozambique, méritaient déjà le titre pompeux de villes. Les progrès de la colonie étaient visibles : nos explorateurs et nos commerçants parcouraient le pays dans tous les sens et nos missionnaires portaient un peu partout les bienfaits de leur activité, fondant des hôpitaux et des écoles. »

« Le Mozambique s'étend, du cap Delgado au nord, à la Ponta de Ouro, au sud, sur une longueur supérieure à 2 000 kilomètres. Sa superficie est de 760 000 kilomètres carrés et son contour très irrégulier. Très étroite au sud, 90 kilomètres, elle va en s'élargissant vers le nord où elle atteint, au centre, sa plus grande profondeur, environ 1 000 kilomètres. Elle est limitrophe au sud et à l'ouest des territoires anglais du Zouloulund, du

Swazieland, du Transvaal, de la Rhodésie et du Nyassaland; au nord, elle est séparée du territoire allemand par le fleuve Rovouma.

« La colonie est divisée en cinq districts administratifs, Lourenço-Marquès, Inhambane, Quelimané, Tété et Mozambique, le reste du territoire se trouvant sous l'administration directe de deux compagnies à charte, la compagnie du Nyassa et la compagnie de Mozambique.

« La population totale est évaluée à près de 3 millions d'âmes et formée, dans sa grande majorité, par l'élément indigène, composé de plusieurs races originaires de la grande famille Bantou. La population blanche, très cosmopolite, est évaluée à près de 12 000 âmes, les centres principaux étant les villes de Lourenço-Marquès et Beira.

« Les indigènes sont essentiellement pacifiques. Ils ont l'amour de leur pays et au plus haut degré l'esprit de solidarité; ils s'aident entre eux d'une manière qui pourrait servir d'exemple à bien des Européens. Il est extrêmement rare de voir un nègre demander l'aumône. Il demandera bien une gratification pour un service rendu; mais, dans un moment de misère, il ne s'adressera jamais au blanc et compte avec raison sur les gens de sa race qui partageront avec lui leur pain et jusqu'à leur dernier sou. Les indigènes sont en général intelligents et curieux d'apprendre. Naturellement indolents, les hommes se font servir par leurs femmes. Toutefois, poussés par la nécessité de payer leurs impôts et de satisfaire leur goût inné pour le confort et la parure, ainsi que pour la boisson, on les voit rechercher le travail, surtout au dehors; car la colonie elle-même ne leur a pas offert jusqu'à présent beaucoup de ressources.

« Les nègres émigrent au Transvaal où les mines les paient bien et leur procurent un bien-être qu'ils ne trouvent pas souvent dans leurs villages. Ils s'y instruisent et deviennent de très bons ouvriers. Le Transvaal ne pourrait se passer des indigènes du Mozambique, qui lui fournissent pour près de deux tiers de la main-d'œuvre de sa grande industrie. Cependant, on y perd beaucoup de monde en raison du changement de climat; l'indigène des tropiques ne peut que souffrir du brusque refroidissement de la température et il est facilement attaqué par la pneumonie et par la phtisie, causée par la poussière des mines. Cette circonstance, ainsi que le développement progressif de notre agriculture, restreindra peut-être l'émigration dans un avenir plus ou moins rapproché.

« Le sol de la colonie est très fertile dans presque toute son étendue et éminemment apte à la culture de tous les produits tropicaux ainsi qu'à la plupart de ceux des régions tempérées. Le nègre s'est de tout temps suffi à lui-même et a pourvu à l'alimentation des blancs, mais on ne saurait vraiment pas appeler agriculture les petites plantations indigènes qui ne sont faites que pour parer aux premières nécessités. Il y a déjà bien des années qu'on s'est aperçu au Mozambique de l'avenir agricole de la colonie; mais l'agriculture en grand est lente et difficile dans un pays presque vierge, où le déboisement du terrain est coûteux, où les moyens de transport sont peu nombreux, où le climat est souvent inhospitalier et où l'on est parfois à la merci tantôt de la sécheresse, tantôt de la trop grande abondance des pluies. Toutefois, on a vu se constituer, dans ces dernières années, des plantations plus ou moins importantes et qui, presque toutes, ont prospéré. La colonie compte aujourd'hui plusieurs grandes entreprises agricoles à Inhambane, au Zambèze et sur les territoires de la compagnie de Mozambique. Il se crée en ce moment des exploitations importantes dans la riche vallée du Limpopo et dans le sud du district de Lourenço-Marquès. On produira cette année près de 50 000 tonnes de sucre, industrie destinée à un essor énorme, et la colonie commence à faire la culture intensive du caoutchouc, du maïs, de la noix de coco, de la gomme copale, du palmier, du ricin et autres graines oléagineuses, du tabac et des fruits. Un bureau d'agriculture fonctionne régulièrement, sous la conduite d'individus recrutés avec le plus grand soin. On lui doit la fondation de plusieurs jardins d'essai et de grands services ayant pour objet l'assainissement des régions où sévissent des épidémies qui détruisent les bestiaux. Le jour n'est peut-être pas loin où les immenses pâturages de la colonie, indemnes de toute maladie, pourront nourrir des milliers de troupeaux, tandis que les conditions climatiques, modifiées

sensiblement par les cultures et par la création de nouveaux centres de population, mettront le Mozambique en mesure non seulement de se suffire à lui-même, mais de prendre une place prépondérante dans le commerce mondial.

« Les minerais abondent dans tout le territoire, mais jusqu'à présent l'exploitation en a été relativement restreinte en raison des difficultés de transport, de l'irrégularité des gisements et de l'importance des capitaux que l'étude des grandes étendues de terrain exige. Le fer, le cuivre, le mercure, le charbon et le pétrole existent au Mozambique. C'est cependant l'or dont l'extraction a été la plus fructueuse, malgré bien des surprises désagréables pour les prospecteurs. Il y a des mines en exploitation à Manica et à Tété. L'explorateur allemand bien connu, le Dr Carl Peters, prétend — et sa théorie est acceptée — que c'est là que le roi Salomon se procurait l'or nécessaire à la construction du fameux temple. Quoi qu'il en soit, on découvre souvent des vestiges très intéressants d'anciens travaux et les champs d'or de Manica et de Sofala sont en pleine activité.

« La faune de la colonie est très intéressante. Malgré l'épidémie de *rinderpest* de 1896, qui a un peu ébranlé sa réputation de parc cynégétique, elle est peut-être la plus riche de toute l'Afrique, elle a conservé toutes ses espèces et fournit un champ très vaste au chasseur. On y rencontre en grand nombre, surtout au nord et au centre, le lion, le léopard, l'hyène, l'hippopotame, le rhinocéros, l'éléphant, l'antilope, le buffle, le chacal, le cerf dans ses variétés les plus belles, le porc-épic et la gazelle. Le lion et le léopard, ainsi que d'autres carnassiers, nous enlèvent parfois beaucoup de monde et de nombreux bestiaux. La nuit, le lion rôde autour du camp; on l'entend, et, à l'aube, quand le moment arrive de le poursuivre, ses traces entraînent le chasseur jusqu'à des buissons d'une telle épaisseur que toute poursuite devient impossible. Mais l'ennemi le plus dangereux est peut-être le crocodile dont les fleuves sont infestés. Il est plus dangereux, parce que, si le nègre a l'horreur des grands fauves et les fuit, par contre il a la superstition que la mort causée par le crocodile n'est que la conséquence de l'appel des mânes de ses ancêtres; il montre à l'égard du reptile l'insouciance la plus extraordinaire et néglige les plus simples précautions quand il lui faut puiser de l'eau ou traverser la rivière. »

Le conférencier regrettant de n'avoir pas le temps d'insister davantage sur la faune du Mozambique passe aux moyens de communication. « La colonie est desservie très régulièrement par des bateaux portugais, anglais et allemands qui la mettent en relations fréquentes avec l'Europe, l'Asie, l'Amérique du nord et l'Australie. Le service européen est fait alternativement par le canal de Suez et par l'océan Atlantique. Les lignes portugaises se sont réservé spécialement le service du littoral. Le Mozambique n'étant pas très riche en routes et en voies ferrées, puisqu'il n'a en exploitation que deux chemins de fer importants, l'un reliant Beira à la Rhodésie et les deux autres reliant Lourenço-Marquès au Transvaal et à la frontière du Swaziland, les transports se font, en dehors de la voie fluviale, au moyen de chariots, de montures et de chaises à porteurs. Ces chemins de fer jouent un rôle très important parce qu'ils nous relient aux colonies anglaises et donnent par conséquent une grande activité aux ports de Beira et de Lourenço-Marquès. Toutefois, en tant que lignes de transit, ils contribuent dans une mesure insignifiante au développement général de la colonie. La question des voies ferrées est en ce moment très étudiée chez nous et l'état est à la veille d'augmenter considérablement le réseau, dont les premières sections, à Inhambane et à Chai-Chai, sont déjà construites et vont faciliter l'expansion commerciale et agricole de ces régions.

« La fédération des quatre colonies anglaises du Cap de Bonne-Espérance, de l'Orange, du Transvaal et du Natal n'a que deux ans d'existence. Jusqu'alors le Transvaal, entouré par les trois autres colonies et, à l'est, par le Mozambique, devenait peu à peu, par son prodigieux développement, le pivot de toute l'Afrique du sud. Situé au centre et sans issue vers la mer, il avait besoin d'un port pour le transport de matériaux que nécessitait son industrie minière et pour l'approvisionnement de sa population. Toutes riches qu'elles étaient, les colonies du Cap et du Natal, au lieu de se consacrer exclusivement à l'exploitation de leurs propres ressources et sans tenir compte de ce fait que la colonie

portugaise du Mozambique, par sa situation géographique, était la plus apte au rôle d'intermédiaire entre le Transvaal et l'océan, se sont imposés des sacrifices considérables pour l'agrandissement et de l'aménagement de leurs ports ainsi que pour la construction de chemins de fer. Ces vingt-cinq dernières années ont vu une lutte tenace, entre les ports du Cap et du Natal et le port portugais de Lourenço-Marquès, pour attirer le trafic du Transvaal et des champs d'or du Witwatersrand.

« La situation de Lourenço-Marquès était intangible, parce que son port est le plus rapproché du Transvaal et que son chemin de fer, qui n'a qu'une longueur de 55 milles, se trouve relié à la ligne transvaalienne et dessert plus utilement ce territoire que les lignes aboutissant aux réseaux du Cap et du Natal. La distance de Lourenço-Marquès à Johannesburg est de 365 milles contre 483 de Durban, 664 d'East London, 715 de Port Elizabeth et 957 de Capetown. Le port est le plus beau, le plus vaste et le plus accessible de l'Afrique du sud, sinon de tout le continent noir. Il se trouve dans un magnifique estuaire formé par la réunion des trois fleuves Matolla, Tembe et Umbelozi, et sa nappe d'eau mesure environ 22 milles de largeur sur 26 milles de longueur. Sa profondeur permet l'ancrage des bateaux de la plus grande jauge. L'entrée de la baie, sillonnée de canaux, va bientôt devenir accessible à toute heure du jour et de la nuit grâce au dragage, qui se poursuit en ce moment, du plus important de ces canaux, celui de Polana.

« C'est le travail de port le plus considérable que nous ayons eu à entreprendre. Ajoutons que, les conditions physiques de Lourenço-Marquès, avec son ample bassin et l'abri naturel que lui fournissent les îles environnantes contre les tempêtes, assurent une sécurité parfaite. Il ne nous restait, pour satisfaire les nécessités imposées par le voisinage du Transvaal, qu'à pourvoir le port de quais et de l'outillage moderne, puis à assainir la ville et à l'agrandir. Depuis 1899, il existe un quai accostable en bois d'une longueur de 900 mètres; mais le bois fait place au ciment armé, suivant le système français Hennebique, et le quai, qui va être prolongé, aura une longueur totale de 1 800 mètres; il donnera ainsi asile à une vingtaine de navires. Ce n'est là qu'une partie d'un vaste projet d'agrandissement comprenant la construction de docks et de chantiers et d'installations spéciales pour le chargement du charbon, industrie déjà très florissante au Transvaal et dont l'écoulement ne peut trouver d'autre débouché que Lourenço-Marquès.

« Peu à peu Lourenço-Marquès devint un concurrent redoutable pour les ports anglais puisqu'il faisait pour près de 75 p. 100 des importations du Transvaal, tandis qu'il n'en restait que 25 p. 100 à partager entre Durban, East London, Port Elizabeth et Capetown. La fédération des colonies anglaises se préparait rapidement, mais le principal associé de cette combinaison, le Transvaal, ne pouvait nullement négliger les avantages réels résultant de sa proximité du port portugais, pas plus que les ressources provenant de la main-d'œuvre. Les autres colonies anglaises l'ont si bien compris qu'à la veille de l'union, le 1^{er} avril 1909, un traité fut conclu entre le Transvaal et le Mozambique, traité qui assure au port de Lourenço-Marquès 55 p. 100 des importations de ce qu'on est convenu d'appeler la « zone de concurrence », c'est-à-dire les champs d'or du Rand, où convergent toutes les voies ferrées partant de la côte. Ce traité établit en outre le libre-échange des produits du sol et de l'industrie des deux colonies contractantes à l'exception des alcools; il règle quelques questions concernant les douanes et le recrutement de la main-d'œuvre indigène au Mozambique.

« L'Union Sud-Africaine a accepté ce traité et aujourd'hui notre colonie n'est plus considérée comme un antagoniste, mais bien comme un associé utile et un bon voisin. Les Portugais, ont travaillé au Mozambique. Il reste encore beaucoup à faire. La colonie est riche et par sa propre nature et par sa situation géographique envers la grande fédération anglaise. Celle-ci évolue rapidement vers le progrès et la prospérité. Le Mozambique la suivra. J'en ai la conviction et je suis profondément sensible à l'honneur que la Société de Géographie de Paris a fait à mon pays en me permettant de venir à sa tribune présenter un aspect peu connu de notre vie coloniale et montrer que le Portugal moderne est à la hauteur de la tâche qui lui revient dans la merveilleuse expansion de l'Afrique. »

:.

Les applaudissements qui, à plusieurs reprises, ont accompagné le récit de M. Seruya témoignent de l'intérêt que l'assistance a pris à cette conférence, illustrée de nombreuses photographies caractéristiques. En félicitant le conférencier de cette communication, faite avec autant de compétence que d'humour, le président ajoute :

« Les vastes colonies que possède le Portugal à l'ouest et à l'est de l'Afrique sont peu connues du public français; aussi avons-nous été très heureux d'entendre cette causerie qui sera des plus profitable à la plupart d'entre nous.

« L'état florissant du Mozambique est une preuve péremptoire de la vitalité actuelle et de la puissance d'expansion du peuple portugais, ce qui ne saurait nous étonner de la part d'une nation dont la langue est une de celles qui sont les plus répandues à la surface de la terre.

« Nous remercions enfin MM. les membres de la légation de Portugal et également les nombreux compatriotes de M. Séruya, qui ont bien voulu se déranger pour nous faire l'honneur de venir à la Société de Géographie assister à cette conférence. »

:.

Membres admis.

MM. BOREUX (Léon).

THOMAS (Georges-Charles).

MM. PAUL-HAZARD.

MONTANDON (George).

Candidats présentés.

MM. de MILHAU (Louis-John), directeur du Club des Explorateurs de New-York, présenté par MM. le colonel MONTEIL et le baron HULOT.

COQUIDÉ, professeur, présenté par MM. le colonel BOURGEOIS et le baron HULOT.

CHAIN (Henri), avoué honoraire, présenté par MM. Henri COUTURIER et le baron HULOT.

NÉCROLOGIE

La Société a été éprouvée par la perte de plusieurs de ses membres.

M^{me} Gütig; MM. Medina (Crisanto), ministre plénipotentiaire du Guatemala; Samary, gouverneur de la Martinique; Petiton (A.-J.-C.), ingénieur des mines; D^r Dufour; Dufeuille; Telliez (A.); le baron de Saint-Joseph; Binoche (A.); Cassé (E.), ingénieur; de Ruff de Lavison (J.-H.-E.); Tavera Acosta (R.); Marcihacy (C.); Grimault (A.); Ziem (Félix), le peintre réputé, dont le nom figurait sur nos listes depuis 1883.

Le secrétaire général de la Société.