

mouille à El-Mina, chef-lieu des établissements hollandais de toute la côte d'Or.

SAINT-GEORGES D'EL-MINA.

Comme d'ordinaire, nous renvoyons à notre description nautique pour tout ce qui concerne les détails topographiques de cette forteresse, dont les cent canons contrastent avec le mouvement commercial assez restreint dont elle est le pivot néerlandais sur ce littoral.

L'or est l'élément principal de la traite à *El-Mina*, dont le nom a été jadis emprunté à la nature aurifère du sol de l'établissement; presque au pied du fort on voit journellement les naturels fouiller, à marée basse, dans le lit de la petite rivière qu'il commande, en détacher une certaine quantité de vase avec la main et dépouiller cette vase avec une sagacité merveilleuse des petites parcelles d'or qu'elle contient.

A la vue de ces richesses métalliques, on se demande naturellement pour quels motifs un sol si riche n'est encore exploité qu'à l'aide de moyens qui tiennent de l'enfance de l'art et cela au milieu de commerçants éclairés, riches et protégés par les cent bouches à feu de la plus forte citadelle d'Afrique.

Aussi des tentatives plus rationnelles ont-elles été faites par M. Barthel, le négociant le plus recommandable d'El-Mina, lequel a fait venir d'Europe des moulins pour laver l'or; nous avons vu ces moulins près de son établissement et, quoiqu'en parfait état ils ne fonctionnaient presque jamais: en voici, dit-on, la cause.

A l'arrivée de cet appareil mécanique, le peuple d'El-Mina, qui tire ses principales ressources des richesses aurifères que nous avons citées, s'est ému grandement et s'est cru menacé de perdre son gagne-pain: de là de grandes rumeurs qui ont engagé M. Barthel à laisser chômer ses moulins; ce négociant, d'ailleurs trois ou quatre fois millionnaire, bon comme un vrai Hollandais, a préféré s'arrêter dans cette voie nouvelle plutôt que de nuire au bien-être d'un peuple auquel il porte un intérêt véritable. Du reste, il n'eût peut-être pas été prudent d'agir autrement: car les féticheros, ou prêtres du pays, ont eu le talent de fanatiser la population pour l'or, de le déclarer le grand fétiche de la contrée (comme il l'est de la nôtre, du reste), et de propager l'opinion qu'un Européen ne pouvait le mani-

puler sans commettre un sacrilège; or, toutes armes sont bonnes aux féticheros pour se débarrasser des gens qui anéantissent leurs dogmes; M. Barthel a donc cru conquérir une sécurité plus complète en suspendant ses essais.

Voici d'ailleurs une expérience faite à l'aide de ces moulins, laquelle peut donner une juste idée de la richesse du sol: un quintal métrique de terre prise au hasard dans un endroit où l'on n'avait pas songé à dépouiller de l'or a rapporté 8 grains de ce métal. Un quintal de terrain alluvionnaire, ramassé après de grandes pluies, en a donné 50, et un autre, 60 takons d'or (16 takons font 1 gros). 7 livres de mercure absorbaient 16 onces de cet or; 2 onces de mercure se perdaient ou se dissipaient par évaporation: ces divers poids sont ceux employés à El-Mina. Le sol d'El-Mina n'est pas le seul riche sur cette fraction de côte; ainsi, les alluvions de la rivière Cobre, qui coule près d'Axim, ne fournissent pas moins, assure-t-on, de 8 onces d'or par quintal de terre vaseuse; mais il arrive encore là que les naturels, fort jaloux de leur sol, ne le laissent dépouiller par personne. Nous avons vu également que les alluvions de nos rivières Assinie et Grand-Bassam renfermaient de semblables richesses métalliques.

Nous allons donner tout à l'heure la valeur en acquêts d'or des diverses marchandises les plus recherchées à El-Mina et, en général, dans tous les comptoirs de cette côte; nous ferons seulement remarquer que, parmi les marchandises échangées par les commerçants hollandais, il en est un grand nombre qui provient des fabriques nationales; celles d'origine anglaise entrent aussi beaucoup sur leur marché: il en résulte que c'est en définitive un bien grand luxe de murailles, de canons et de soldats pour un mouvement commercial de poudre d'or assez peu considérable et une quantité fort restreinte de marchandises nationales. On ne s'expliquerait donc pas le déploiement de force de ces établissements, plus militaires que commerciaux, si l'on ne remontait au temps où ils furent fondés; c'était l'époque de la splendeur de la Hollande, alors que, possédant de riches colonies, elle rivalisait de puissance sur les mers avec la commerciale et maritime Angleterre elle-même. A cette même époque, le trafic des noirs dans toute son activité suffisait à peine aux besoins de ses possessions lointaines et nécessitait conséquemment sur la côte d'Afrique des points de traite d'esclaves

Nature aurifère de l'or.

Inutilité des forteresses hollandaises à la côte d'Or.

bien appuyés et bien fortifiés; si ces points de traite se trouvaient ensuite ajouter par la richesse de leur sol aurifère aux profits du trafic des noirs, ce devait être un appât de plus pour engager les Européens à y consolider leur puissance : tels furent les motifs qui déterminèrent plusieurs nations d'Europe à bâtir des forteresses sur une côte féconde en or et en esclaves tout à la fois. Mais les temps sont bien changés : la puissance commerciale et maritime de la Hollande, ses riches colonies, tout cela est bien déchu; la traite des noirs elle-même a été envisagée, tardivement à la vérité, par la vieille Europe au point de vue de moralité qui aurait dû l'anéantir à son début même. A quoi bon alors ce luxe de murailles hérissées de canons? A quoi bon tous ces officiers, ces soldats, si l'on n'a plus de nombreuses cargaisons d'esclaves à réunir et à expédier ensuite dans des colonies lointaines? A quoi bon ces forteresses capables de protéger un commerce vaste, étendu, quand la nation qui les possède se trouve réduite à ne plus jouer, comme nation commerçante, sur la côte d'Afrique qu'un rôle non-seulement secondaire, mais presque nul? A quoi bon surtout puisque sa marine marchande laisse à d'autres marines le soin d'approvisionner ses établissements africains? L'abandon de tous ces forts ne s'expliquerait-il pas alors naturellement par la position actuelle de la vieille Néerlande, déshéritée depuis longtemps déjà de la prépondérance maritime et commerciale qui a fait jadis l'admiration de l'Europe? Aussi cet abandon a-t-il été mis en question, assure-t-on, dans les conseils de la cour de Hollande, et déjà peut-être eût-il été effectué, si la devise de ses souverains ne leur imposait le devoir de maintenir intacte, même au prix de certains sacrifices, l'intégrité du territoire national.

Nous donnons ci-dessous les valeurs en acquêts d'or de diverses marchandises européennes sur toute la côte; nous faisons remarquer que ces valeurs sont des moyennes de documents divers; naturellement elles seront variables suivant l'approvisionnement du point de traite, mais dépasseront rarement les limites que nous allons indiquer.

Nous commençons par les étoffes, que l'on y demande grandes, larges, bien tissées et bien serrées.

Satins streap ou liméneas: la pièce se vend.....	3½ à 4	acquêts d'or.
Idem. idem. ....	4	
Chiloés ou chasselas français: la pièce se vend..	3 à 3½	

Valeurs  
en acquêts d'or  
des diverses  
marchandises  
européennes.

Tom-cofiée (15 mouchoirs), la pièce se vend....	2½ à 3	acquêts d'or.
Guinée (ne sert que pour le deuil), idem.....	3½ à 4	
Mouchoirs de soie (7 à la pièce), idem.....	4 à 4½	
Romales (15 mouchoirs), idem.....	1½ à 2	
Korots, idem.....	2 à 2½	
Poudre: les 50 kilogrammes se vendent.....	13 à 16	
Fer: les 100 kilogrammes, idem.....	6 à 8	
Le dane-gun, ou fusil long, se vend.....	3½ à 4	
Le tower-gun, ou fusil court, idem.....	3 à 3½	
Eau-de-vie, la vette, idem.....	1	
Savon (12 kilogrammes), idem.....	2½ à 3	

Nous donnons également les moyennes des prix des vins et comestibles que plusieurs navires français ont vendus dans les comptoirs européens de la côte d'Or, prix qui ne varient guère sur tout le littoral de la côte d'Afrique.

Ces prix sont donnés en piastres; tous les articles auxquels ils se réfèrent, sans être de qualité supérieure, doivent être du moins bons, et susceptibles de se conserver.

Vin (imitation de Bordeaux): la barrique, se vend.....	25	piastres.
Vin de Bordeaux: la barrique, idem.....	30	
Vin de Bordeaux (en caisse), la caisse se vend.....	de 4 à 5	
Vin de Champagne (en taise), idem.....	12	
Liqueurs assorties, idem.....	6	
Sirops assortis, idem.....	12	
Huile d'olive, idem.....	6	
Biscuit: le baril se vend.....	4½	
Farine, idem.....	14	
Légumes secs: les 100 kilogrammes se vendent.....	6	
Le pain de sucre de 2 à 3 kilogrammes se vend.....	2	

Les navires de commerce qui mouillent à El-Mina ne payent d'autres droits que celui d'ancre de 12 dollars; encore ce droit n'est-il perçu qu'une seule fois, tant que le bâtiment reste à la côte.

CAP-COAST-CASTLE.

L'établissement du *Cap-Coast*, chef-lieu des établissements anglais de la côte d'Or, ne présente pas un appareil moins formidable de murailles bastionnées, de tours et de bouches à feu que le fort hollandais d'El-Mina.

Si les richesses métalliques du sol n'y sont pas aussi remarquables qu'à ce dernier point, il n'en existe pas moins un mouvement commercial important au *Cap-Coast*, par suite de l'avantage qu'ont les commerçants anglais d'acheter de première

main dans leur mère patrie tous les articles nécessaires aux échanges, lesquels, comme on l'a vu, sont si recherchés sur le littoral d'Afrique.

Comme d'ailleurs les opérations de ces établissements sont des opérations de fret, il est rare que les bâtimens de commerce anglais ne les approvisionnent pas régulièrement et suivant les commandes faites d'avance; nos troqueurs ne trouveront donc guère à y placer que des produits essentiellement français, souvent demandés avec instance dans ces établissemens, quand ils ne sont pas de trop médiocre qualité, comme cela se voit trop fréquemment.

Indépendamment de l'or et de l'ivoire, le Cap-Coast est encore un des points de la côte d'Or qui exportent du maïs avec assez d'abondance. Nous ne nous répéterons pas, d'ailleurs, quant aux valeurs de l'acquêt et des marchandises sur ce point, lesquelles valeurs y sont, à peu de chose près, les mêmes qu'à El-Mina.

L'établissement du Cap-Coast et ceux qui en dépendent, longtemps abandonnés à la direction d'une société particulière, sont rentrés depuis quelques années dans le domaine des colonies de la couronne. Il y a quelques années, il s'était cependant trouvé un parti qui réclamait du parlement l'abandon de ces coûteuses et anciennes bastilles à esclaves, bonnes tout au plus à témoigner maintenant de la grande part que l'Angleterre, comme les autres nations, avait prise jadis à ce trafic criminel.

Mais ici la question d'abandon ne se présentait pas avec les mêmes circonstances qu'à El-Mina. Si ces forteresses africaines étaient dispendieuses à entretenir, si la cause principale qui les avait fait élever n'existait plus, il y avait de puissants motifs pour les conserver encore: un de ces motifs était la riche exploitation de produits africains que venaient opérer sur la côte de nombreux navires de commerce anglais; c'était encore la grande quantité de marchandises manufacturières et autres, d'origine nationale, que ces mêmes navires venaient y jeter en échange de ces produits; à ces navires, il fallait le plus grand nombre possible d'établissements à approvisionner, des magasins où ils pussent au besoin écouler des restes de cargaison, quand le retour en Angleterre devenait indispensable; il fallait enfin quelques points nationaux de relâche et de ravitaillement entre Sierra-Leone et Sainte-Hélène, sur l'immense étendue

du littoral d'Afrique. Sans doute tous ces forts britanniques entassés sur une seule fraction de côte n'offraient pas aux troqueurs la répartition la plus convenable pour la cueillette des produits que recherche la Grande-Bretagne; mais enfin ils existaient, et c'était déjà beaucoup: le matériel, étant considérable, avait dû jadis occasionner de grands frais, et en définitive ne coûtait à entretenir qu'une somme minime, comparativement au mouvement commercial de l'Angleterre sur les côtes occidentales d'Afrique: à ces raisons venait se joindre la puissante argumentation des chiffres puisés dans les archives des douanes anglaises, lesquels chiffres attestaient que le mouvement commercial était considérable et allait toujours croissant. Sur le fait de la question d'abandon des établissemens de la côte d'Or, il fut donc passé outre en Angleterre, car évidemment l'allocation budgétaire nécessaire à leur entretien était peu de chose relativement à la quote-part du mouvement maritime et commercial dont ils étaient des pivots, soit principaux, soit secondaires, sur le littoral africain. Plus tard même on fut plus loin: on pensa, avec raison, que plus on multiplierait les établissemens de commerce licite sur ce littoral, plus on déracinerait la traite des esclaves qui désole encore l'Afrique; et, dès ce moment, la couronne s'empara elle-même de la direction et de l'administration de tous les forts que possédait la Grande-Bretagne sur cette côte: on voit donc que la différence de prépondérance maritime et commerciale entre l'Angleterre et la Hollande donne une solution différente à une question commune aux deux nations en apparence.

Au Cap-Coast on paye un droit d'ancre de 25 schellings, outre le droit de demi pour cent *ad valorem* du prix de facture, droit moyennant lequel on peut commercer librement dans tous les établissemens anglais de cette côte.

Le fort anglais d'Anna-Mabou, longtemps abandonné, succède à celui du Cap-Coast: le commerce y a pris un certain développement depuis quelques années; puis apparaissent les ruines d'autres forts, soit hollandais, soit anglais, où le troqueur ne trouvera guère de produits à traiter que devant ceux de Winebah et d'Apam; le maïs, que nous avons déjà vu se recueillir sur la première fraction de la côte, vient avec abondance sur ces deux points; l'huile de palme se recueille également en quantité assez notable. En continuant à longer la côte nous pas-

Les établissemens anglais sont maintenus et rentrent plus tard dans le domaine de la couronne.

Anna-Mabou.

Winebah.

Importance commerciale de l'établissement du Cap-Coast.

L'abandon des établissemens anglais de la côte d'Or mis en question.

sons devant les ruines du fort de Barracoë et nous atteignons le fort anglais d'Akra, qui a nom Saint-James.

Akra anglais  
ou  
fort Saint-James. Ce fort est entouré d'un village assez étendu ; le commerce de l'ivoire, de l'huile de palme et surtout du maïs, y a une certaine importance ; on y trouverait au besoin des bestiaux, mais à un prix élevé, par l'intermédiaire de M. Beurnmann, le principal négociant de ce point.

Akra hollandais  
ou fort  
de Crève-Cœur. Presqu'à portée de canon de Saint-James s'aperçoit le fort hollandais de Crève-Cœur ; c'est une ruine sans canon, où un sergent arbore parfois le pavillon de Hollande.

CHRISTIANSBORG, OU AKRA DANOIS.

Peu après avoir dépassé Crève-Cœur, et en vue du mouillage du fort Saint-James, est l'établissement danois d'Akra, lequel porte le nom de Christiansborg ; après El-Mina et le Cap-Coast, c'est le fort le plus considérable de la côte. Comme on le voit, le Danemarck avait également garanti par des murailles et des canons ses opérations de traite des noirs sur cette côte : aussi, à partir de ce point jusqu'au cap Saint-Paul, et même au delà, aperçoit-on le guidon du Danemarck qui flotte sur des ruines à peu près abandonnées.

Le fort de Christiansborg lui-même, auquel on n'alloue pas une allocation suffisante pour son entretien, n'est encore occupé par un gouverneur et une garnison danoise qu'à cause de la répugnance qu'un souverain, qu'une nation, éprouvent toujours à amoindrir, l'une, l'étendue de son territoire, l'autre, l'étendue de sa souveraineté : c'est à peine, en effet, s'il vient un navire danois à ce point tous les deux ans ; alors à quoi bon cet établissement ? Il en résulte que le commerce y est fait presque exclusivement au profit des débouchés de l'Angleterre, bien que par l'intermédiaire de commerçants danois établis près du fort de Christiansborg : M. Riter est le nom du plus riche négociant parmi ces derniers. Indépendamment des produits ordinaires de cette côte, tels que l'or, l'huile de palme et l'ivoire, que l'on pourra obtenir d'eux en échange de marchandises, le grand et populeux village de Christiansborg offre aussi des ressources assez étendues en provisions et vivres frais aux navires de guerre ou de commerce mouillés devant le fort.

On ne paye aucune espèce de droit dans les établissements danois.

En quittant Christiansborg et continuant à descendre la côte, on passe devant de nouvelles ruines de forts danois, parmi lesquelles est enclavée une possession anglaise, celle de Prampram ; à ce point, comme dans la possession danoise de Ningo, qui lui succède, on trouve une assez grande quantité d'huile de palme qui provient des hautes montagnes de Crobbo, situées dans le nord de cette fraction de côte. Nous passons devant l'embouchure de la Volta, rivière peu profonde mais qui s'enfonce jusque dans le pays des Achantis et se perd dans les montagnes de Kong : les Danois considèrent la Volta et ses deux rives comme faisant partie de leurs possessions nationales ; au milieu du territoire qui leur appartient se trouvent enclavées les montagnes d'Aquapim, jetées au milieu d'un sol fertile et peuplées de nombreux villages ; les naturels de ces villages sont adonnés à la culture et ont des habitations vastes et commodes qui indiquent chez eux un certain degré de civilisation.

Nous terminons ce qui est relatif à cette fraction de côte en prévenant les troqueurs que, sur tous les points que nous venons de parcourir, les prix de troque suivent à peu près le cours que nous avons donné précédemment. Quant aux diverses espèces de marchandises préférées par les traitants de ces points, elles ne diffèrent guère de celles qui conviennent pour les autres établissements européens de la première partie de la côte d'Or.

Après avoir dépassé la Volta, nous remarquons des cases groupées sur la plage basse et sablonneuse qui s'étend de cette rivière au cap arrondi de Saint-Paul. Cette espèce de village n'est autre chose qu'une de ces nombreuses factoreries à esclaves que nous allons rencontrer désormais, à chaque pas, sur la côte qui se courbe entre le cap Saint-Paul et le cap Formose.

Prampram.  
Ningo.

Rivière Volta.

## CHAPITRE VII.

CÔTE DE BENIN, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE CAP SAINT-PAUL ET LE CAP FORMOSE.

Considérations  
générales  
sur le  
golfe de Benin.

La côte que nous allons parcourir est baignée par les eaux du golfe de Benin, et se montre dans toute son étendue barrée par un rempart formidable de brisants. Sur les côtes qui précèdent, du moins, remarque-t-on quelques points plus ou moins abrités par des avancées de pointes ou de roches, où l'accès est possible, facile même, à l'aide de bonnes pirogues appropriées à la nature de la barre et de la plage; mais sur la côte de Benin, et même celle qui suit, on n'aperçoit qu'un littoral bas, sablonneux, jeté au milieu de flaques d'eau, entre des lagunes qui le contournent du côté de l'intérieur et une triple barre de brisants épouvantables qui en blanchissent la plage du côté de la mer: aussi est-ce sur cette côte, presque inabordable, que les négriers ont planté, en grand nombre, leur pavillon de traite. Munis de bons pilotes noirs et de bonnes pirogues, ils sont parvenus à vaincre une partie des obstacles du rivage pour opérer les embarquements de leurs cargaisons d'esclaves, tandis que ces mêmes obstacles élevaient une barrière, jusqu'ici insurmontable, entre leurs barracons et les hâtiments de guerre chargés de réprimer leur infâme trafic. Puis des souverains, plus puissants que les roitelets nègres qui fourmillent sur la côte d'Afrique, règnent dans les contrées voisines du golfe de Benin. Leurs habitudes guerrières trouvent un aliment naturel dans le commerce des esclaves, lesquels sont, pour la plupart, des prisonniers de guerre, qu'ils expédient aux négriers de la côte en échange de marchandises européennes. Parmi ces souverains,

nous citerons en première ligne celui du Dahomey, qui a un territoire fort étendu ainsi qu'une armée nombreuse.

Bien que la traite licite soit naturellement peu de chose sur cette fraction de côte, et que l'importation des marchandises européennes, dans les factoreries qu'on y trouve, ait malheureusement pour résultat d'alimenter de plus en plus le trafic réprouvé des esclaves, nous toucherons quelques mots du commerce, qui commence à se faire jour dans ce golfe.

Après avoir doublé le cap Saint-Paul et en venant sur bâbord pour contourner le golfe de Benin, nous passons devant la factorerie de traite de noirs d'Awey, et, quelque temps après, nous ne tardons pas à apercevoir les ruines du fort danois de *Quitta*, où flotte encore parfois le pavillon national. *Quitta* offre de grandes ressources en provisions fraîches aux croiseurs du golfe de Benin.

Nous dépassons *Quitta*, et, de temps en temps, nous apercevons des groupes de cases qui servent, sinon de barracons de traite, du moins de points de correspondance et d'embarquement pour les cargaisons d'esclaves, lorsque le foyer de traite, traqué par les croiseurs, expédie, dans un point voisin et convenu d'avance, ces mêmes cargaisons d'esclaves à un navire négrier, signalé par la correspondance ou des feux de nuit.

Nous arrivons devant *Petit-Popo*, village assez important, devant lequel la barre, quoique forte encore, brise moins que sur toute autre partie de la côte de Benin. *Petit-Popo* recueille beaucoup d'huile de palme et un peu d'ivoire; mais l'or ne s'y rencontre plus, bien que l'unité monétaire y soit encore l'acquêt, qui, du reste, y représente la valeur d'une piastre. Les piastres sont parfaitement connues parmi les noirs des foyers de traite ou des localités qui en sont voisines. A *Petit-Popo*, comme sur la côte qui suit et même aussi un peu sur la côte d'Or, on remarquera que les *cauris* jouent un grand rôle parmi les éléments d'une cargaison: ces *cauris* sont de petits coquillages qui servent d'unité monétaire, de minime valeur, dans les échanges des naturels; ils proviennent de l'Inde en grande partie.

Les traitants du *Petit-Popo* ne viennent jamais à bord; le troqueur qui voudra y tenter des opérations d'échanges devra descendre à terre avec des échantillons de la cargaison.

En arrivant chez le chef, ou *cabessero*, il lui demandera un

Awey.

Quitta.

Petit-Popo.

palabre de traite, ou une assemblée des principaux habitants, pour leur exposer la valeur et la quantité de ses marchandises. C'est par l'intermédiaire d'un agioteur ou cajoleur, comme nous en avons rencontré sur toute la côte, que se feront les marchés. Naturellement, ce cajoleur demandera pour son huile ou pour son ivoire, un *paquet* bien supérieur à leur valeur commerciale: aussi le troqueur devra-t-il, ici comme partout, fixer en conséquence le prix de ses propres marchandises et déployer beaucoup de patience pour ramener le cajoleur à des prétentions plus raisonnables. Le cajoleur garde, du reste, une partie du lot d'échange pour se payer de ses peines.

Nous passons rapidement devant les autres points qui succèdent à Petit-Popo, lesquels n'ont guère d'importance que par suite de leur voisinage avec le foyer de traite de *Whyda*, et nous arrivons à ce dernier lieu, devenu, depuis quelque temps, assez productif en huile de palme.

#### WHYDA OU OUIDA.

Nous renvoyons, pour les détails concernant cet établissement de traite des noirs, à la seconde partie du présent volume, notre intention n'étant ici d'étudier *Whyda* qu'au point de vue du commerce de l'huile de palme, lequel commerce semble devoir s'y développer activement un jour, alors surtout que les habitudes de traite d'esclaves y seront déracinées à tout jamais. Il faut traverser plusieurs flaques d'eau assez étendues pour arriver au village même de *Whyda*, situé à près d'une lieue du littoral: ces flaques d'eau ou lagunes une fois passées, on remarquera que le pays offre une grande apparence de fertilité; les négriers y ont fait quelques essais de culture coloniale et elles ont réussi; mais le lucre facile auquel ils ont habitué les habitants du Dahomey, c'est-à-dire la vente de leurs semblables, a nuï et nuira toujours au développement de toute culture ou de tout autre commerce; nous devons cependant en excepter celui de l'huile de palme, qui a été le motif, ou plutôt le prétexte de l'organisation de factoreries françaises et anglaises dans les débris des forts actuellement abandonnés que la France et l'Angleterre possédaient jadis au milieu de ce village; alors, comme maintenant, ces forts étaient naturellement à la merci de l'armée du Dahomey.

Du reste, si ces factoreries ont le mauvais côté d'approvi-

sionner de marchandises, et cela d'une manière sûre et constante, les trafiquants d'esclaves de Whyda, elles se sont du moins efforcées d'atténuer quelque peu ce résultat déplorable en développant sérieusement le commerce de l'huile de palme dans cette localité: aussi les bâtiments de commerce qui approvisionnent le foyer de traite de Whyda d'étoffes, poudre, tabac, fusils, par l'intermédiaire des ces factoreries, n'opèrent-ils plus seulement leur retour avec les piastres des négriers, piastres livrées en échange des marchandises avec lesquelles ces derniers achètent des noirs dans l'intérieur, mais encore avec des chargements entiers d'huile de palme recueillie aux environs du foyer de traite; puis les travaux nécessités par les récoltes de cette denrée oléagineuse ont obligé beaucoup d'habitants de Whyda à ne plus vendre mais à conserver précieusement bon nombre de prisonniers noirs destinés, sans cette industrie, à être, comme tant d'autres, entassés pêle-mêle sur des navires négriers, puis jetés sur le littoral du Brésil ou de Cuba.

Espérons, d'ailleurs, que ces premiers essais encourageront à étendre le chiffre des récoltes oléagineuses à Whyda; cette espérance est d'autant plus à concevoir que les barracons de traite ne s'y remplissent plus guère d'esclaves, et que les agents négriers qui y résident préfèrent diriger leurs cargaisons et monter leurs coups de traite vers Lagos et les points de l'Est, dont l'abord est plus favorable aux navires négriers pour échapper aux bâtiments de guerre croiseurs.

Nous quittons Whyda et passons devant plusieurs villages, parmi lesquels Badagry seul a une certaine importance; le commerce licite commence à y prendre du développement.

Nous arrivons devant l'entrée de Lagos, communément appelée Oûni par les négriers: cette entrée de Lagos n'est autre que l'embouchure ou plutôt l'issuc dont on aperçoit du large les formidables brisants, et par laquelle se jettent à la mer les eaux d'un lac grossi par plusieurs rivières.

Au milieu de ce lac est une île sur laquelle s'élèvent des établissements de négriers.

Nous venons de dire que cette localité était le foyer le plus actif de traite dans le golfe de Benin; nous nous contenterons donc de renvoyer nos lecteurs, pour ce qui la concerne, à la seconde partie du présent volume, et nous continuons à passer rapidement devant les six à sept petits villages qui s'étendent

Badagry.

Lagos,  
dit aussi Oûni.

entre Lagos et Benin; ces villages sont presque tous des points de correspondance des foyers de traite de noirs établis dans l'intérieur; leur abord est très-difficile, par suite du peu de profondeur de l'eau que l'on trouve devant la seconde fraction du littoral que contourne le golfe de Benin.

RIVIÈRE BENIN OU FORMOSE.

La rivière de Benin, dite aussi rivière Formose, est remplie de souvenirs français; le capitaine français Landolphe y avait fondé sur la rivière gauche, à Oubobi, un petit fort et un établissement commercial qui avait pris un certain développement en 1786; dans le volume nautique, j'explique en détail ce qu'étaient le fort et l'établissement; une société de Saint-Malo avait même obtenu à cette époque, sous le nom de société d'Owhyère, le privilège commercial du pays d'Owhyère, qui est compris entre la rivière Benin et le cap Formose. Il est probable que la traite des noirs entraînait pour la plus grande part dans les affaires lucratives qu'y fit le capitaine Landolphe; cet établissement fut pris par trahison et livré aux flammes vers l'époque de 1792.

L'entrée de la rivière est d'une fréquentation difficile; les opérations de traite de noirs préparées à Lagos viennent parfois s'y consommer; cependant le commerce licite, entre autres celui de l'huile de palme et de l'ivoire, y ont pris un certain développement: les troqueurs anglais y traitent de 7 à 800 tonneaux d'huile par an. Si l'on s'enfonce dans cette rivière par l'affluent du N. N. E., on arrivera devant le village de Regio; et si l'on continue à remonter cet affluent, on atteindra le village de Gatto ou d'Agathou, intermédiaire entre Regio et Benin. La ville de Benin est dans le cœur du royaume de ce nom, mais à une certaine distance des rives de l'affluent. Le roi de Benin est un des puissants chefs du delta du Niger. Si, au contraire, après avoir gagné Regio, on s'enfonce dans l'affluent du S. E. on arrivera, après une vingtaine de lieues, y compris les détours de rivière, devant Ouère ou Owhyère, capitale du royaume de ce nom, que Landolphe habita longtemps, et où il passa des traités avec le souverain du pays pour l'achat d'une partie de son territoire. En continuant pendant une quinzaine de lieues encore à remonter toujours le même affluent, on arrivera enfin dans le Niger un peu au-dessous d'Ho, dont notre compatriote a bien longtemps sillonné le delta occidental,

certes sans se douter que, quelques lieues de plus, et il pénétrait dans ce fleuve mystérieux.

Nous quittons Benin et nous passons devant plusieurs embouchures de rivière d'un accès très-difficile, ce dont les négriers profitent pour aller parfois encore monter des opérations de traite isolées quand ils sont pratiqués des localités et des barres qui hérissent cette côte; parmi ces entrées de rivières, nous remarquons celle de la rivière Forcados, ou d'Owhyère, ou d'Ouère, qu'il serait fort intéressant de remonter avec un petit bateau à vapeur, afin de savoir s'il est possible d'arriver par ce cours d'eau à la capitale du pays d'Ouère, située, comme nous venons de le voir, sur l'affluent qui joint la rivière Benin ou Formose au Niger. Le trajet serait par cette voie plus court de moitié au moins que par celle de Benin. Sauf l'huile de palme, que toutes les branches du vaste delta du Niger seraient susceptibles de récolter en grande quantité, il ne s'y trouve guère d'éléments de commerce pour les troqueurs; et, comme d'ailleurs les barres en sont dangereuses et difficiles, il est rare que ces derniers y paraissent.

En continuant à prolonger cette côte, nous arrivons à celle des bouches du Niger appelée aussi Kouara ou Quorra, qui a été remontée par les expéditions successives de la marine ou du commerce britannique. Nous donnons dans notre volume nautique l'analyse de ces diverses expéditions; nous nous contenterons donc de donner ici quelques renseignements qu'a rapportés la dernière de ces expéditions; personne n'ignore que son insuccès est dû, en grande partie, aux fièvres pernicieuses qui sévirent si cruellement à bord de chacun des navires à vapeur qui la composaient.

Dans les instructions tracées par le gouvernement britannique au commandant de l'expédition, il lui était recommandé d'engager les peuplades riveraines à prendre exclusivement des marchandises anglaises, en accordant une prime de 5 o/o aux chefs, sur toutes les marchandises anglaises importées dans les pays soumis à leur juridiction; il devait s'efforcer de les amener, par la persuasion, à abolir le commerce des esclaves sur leur territoire; il devait travailler à leur démontrer les bénéfices qu'ils retireraient en occupant leurs captifs à l'agriculture plutôt qu'en les mettant en vente, et les avantages plus grands encore que leur procurerait plus tard le travail libre de ces

Rivière Forcados.

Le Quorra ou Niger

Bot commercial et agricole de la dernière expédition du Niger.

mêmes esclaves employés à des établissements agricoles; c'était déjà beaucoup sans doute que d'atteindre le premier résultat. L'expédition devait même créer une ferme modèle pour donner aux naturels les véritables notions de l'agriculture.

Nous ne nous étendrons pas sur les obstacles de tout genre que rencontra l'expédition en voulant atteindre ce double but; toutefois, la ferme modèle fut créée à Aggarah, et des terrains assez facilement obtenus pour la fonder et développer. Il est probable que les chefs du pays, en accédant à une semblable cession de territoire, avaient l'arrière-pensée de se créer une protection européenne contre les invasions de la puissante nation des Foulahs ou Fellatahs, laquelle grandit rapidement en nombre et en puissance dans l'Afrique centrale et étend ses razzias déprédatrices jusqu'au delta du Niger ou Quorra; cette ferme modèle fut d'ailleurs abandonnée plus tard, par suite de l'insalubrité de sa position.

Quelques renseignements obtenus par l'expédition sembleraient prouver que le commerce se fait avec une certaine activité parmi les peuplades riveraines du Niger, quoique les naturels adonnés à ce commerce ne s'aventurent guère à franchir les limites de leur pays, à moins d'être réunis en caravane nombreuse. Du reste, les marchés sont établis sur les frontières dans des localités considérées comme neutres; indépendamment de ces marchés limitrophes, il s'en trouve d'autres, ouverts tous les quatre jours, dans les cités de chaque royaume.

Il en résultait que les marchandises européennes ne pénétraient guère au delà d'Ibo, ce qui donna d'abord à penser que les produits africains recherchés par nos troqueurs ne se trouvaient plus au delà de ce point; cependant l'expédition constata qu'entre Ibo et Eggah l'ivoire se rencontrait en assez grande quantité; qu'à Rabbah on pouvait traiter non-seulement de l'ivoire, mais des cuirs, de l'indigo, etc., etc.

La monnaie courante du pays consistait en *cauris*.

Les pays qu'a traversés l'expédition étaient divisés comme il suit: Le premier royaume était celui de *Brass*; il comprenait les indigènes assez peu nombreux du bord de la mer, lesquels servaient de courtiers aux négriers et aux traitants d'huile de palme. Ensuite vint le royaume *Daboh* ou d'*Ekbo* dont la capitale est *Ibo*; à ce royaume succéda le royaume d'*Eggarah*, dont la capitale est *Idda*; puis l'expédition arriva dans une province

Recourres  
et habitudes  
commerciales  
des populations  
riveraines  
du Niger.

Royaumes  
riverains  
du  
cours inférieur  
du Niger.

dépendante du roi de Benin, qui a son autorité reconnue jusqu'à la rive droite du Niger; après cette province, on entra dans le pays gouverné par le roi des *Foulahs* ou *Fellatahs*, dont une des résidences est *Rabbah*: ce puissant souverain étend son empire sur tout le pays du Soudan, depuis *Saccatou* jusqu'au confluent du *Quorra* et de *Tchadda*. Il arrivera inévitablement un jour que cette puissante nation des Foulahs ou Fellatahs passera sur le corps aux peuplades intermédiaires que nous venons de voir, et s'implantera près du littoral pour se mettre en relation plus directe avec le commerce européen.

Bien que des cataractes interrompent la navigation du Niger, à une quinzaine de lieues au-dessous de *Rabbah*, au point nommé *Layaba*, évidemment l'exploitation commerciale des populations que traverse ce fleuve ne peut qu'offrir un jour des débouchés sérieux au commerce européen: aussi est-ce en vue de ce résultat que j'indique en peu de mots dans mon volume nautique le plan d'une expédition française qui remonterait l'affluent d'*Owhyère*, jadis si fréquenté par des navigateurs et commerçants français.

Exploitation  
commerciale  
dont le Niger  
est susceptible  
après  
une expédition  
nouvelle

## CHAPITRE VIII.

CÔTE DE CALEBAR, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE CAP FORMOSE  
ET CAMÉROONS.

Après avoir quitté le *Rio-Nan* ou *Quorra*, on passe devant plusieurs autres rivières qui sont aussi, sans nul doute, des affluents du Niger, mais dont les barres sont peu profondes et hérissées de brisants, il en est résulté que, bien que tout le delta qu'elles entrecoupent en sens divers fût riche en palmiers à huile, les troqueurs d'huile leur ont préféré la vaste embouchure ou plutôt l'estuaire dans lequel viennent déboucher les rivières de Bonny et de Nouveau-Calebar. C'est donc dans ces deux rivières que nous allons faire pénétrer le troqueur, particulièrement dans celle de Bonny; qui est le centre principal du commerce de l'huile de palme, et où vient même s'échanger la plus grande partie de celle recueillie dans le Nouveau-Calebar.

### RIVIÈRE DE BONNY.

Nous supposons que le troqueur, guidé par les pilotes de Joujou-Town et les indices que je donne dans ma description nautique, a franchi heureusement les passes et qu'il a laissé tomber l'ancre par le travers de Bonny, dit aussi *Péléma*, où réside le roi du pays. Ce village est à environ 6 milles en dedans de l'embouchure de la rivière proprement dite et sur la rive gauche; le mouillage est presque à toucher cette rive: il s'y trouve habituellement 10 à 12 navires anglais de 500 à 600 tonneaux. Les particularités inhérentes au commerce considérable d'huile de palme qui se fait sur ce point ont décidé les armateurs britanniques à n'y expédier que de grands navires, dont les frais

ne dépassent guère ceux d'un navire de moyen tonnage; puis, les vastes dimensions de ces bâtiments permettent d'y faire les installations et aménagements nécessaires pour garantir, autant que possible, l'équipage de l'insalubrité de la rivière, et d'y monter un grand magasin de marchandises indispensables surtout pour ce genre de troque.

Assez généralement les troqueurs anglais de Bonny sont exclusivement employés au commerce d'huile de palme, et sur ce seul point, où ils séjournent 5, 7 et 8 mois à attendre le plein de leur cargaison; c'est donc, pour ainsi dire, une troque spéciale, qui a ses nécessités, ses coutumes, ses conditions toutes particulières; nous allons les développer en détail: nous traiterons d'abord des installations du navire à son départ d'Europe, ainsi que du personnel qui doit l'armer et des escales qu'il doit faire avant d'entrer à Bonny; puis nous développerons les mesures que doit prendre le troqueur une fois qu'il a pénétré dans la rivière, et les précautions de salubrité qu'il convient d'y adopter pour échapper, autant que possible, à l'influence pernicieuse des miasmes putrides qui s'exhalent des marigots voisins; après quoi, nous jeterons un coup d'œil sur le pays, les ressources, les chefs principaux; puis nous analyserons le mode et les conditions de traite d'huile de palme, en faisant connaître le traité de commerce que nous avons conclu pour régulariser la traite d'huile de palme à Bonny.

Un navire convenablement installé pour la troque de l'huile dans cette rivière doit d'abord, grâce à son grand tonnage, avoir son état-major, et son équipage logés, le premier derrière et le second devant, sous des dunettes vastes et bien aérées; en outre, comme on le verra tout à l'heure, les échanges se font souvent à bord du troqueur; or, lorsque le noir y arrive avec sa pirogue chargée de barriques d'huile, il tient beaucoup à voir de suite les divers éléments d'échanges dont se compose la cargaison du bâtiment: de là découle la nécessité d'installer derrière un vaste magasin commode, aéré, communiquant avec les soutes placées au-dessous, et le tout complètement isolé de la cale, afin de pouvoir exhiber de suite au traitant d'huile les marchandises les plus propres à l'éblouir et à le décider à consommer l'échange; ce magasin contient d'ordinaire le tiers de la cargaison: on y arrive sur des étagères les tissus, quincailleries, verroteries, etc., et dans les soutes au-dessous, le poudre, les fers, etc. Il en ré-

sulte que non-seulement ces marchandises n'ont pas à souffrir des émanations de la cale, mais qu'on évite ainsi la perte de temps employée à ouvrir et à désarrimer cette dernière pour satisfaire aux demandes des traitants d'huile; en outre, on se garantit par là des vols dont ces derniers ou leurs gens pourraient très-fort se rendre coupables au milieu du désordre des bouleversements de la cale; dans le magasin de marchandises, au contraire, tout est exposé à la vue et au toucher, et on ne perd pas un instant des yeux le marchand d'huile en proie à ses diverses tentations. Il convient aussi de percer sur le pont de petits panneaux pour y introduire une large manche en cuir qui doit conduire l'huile apporté à bord dans les pièces arrimées au fond de la cale; cette huile, qui est très-concrète, peut alors circuler dans la manche; on établit ainsi une correspondance aussi directe que possible entre le pont et les pièces à huile. Ces pièces sont en bois ou en tôle; plusieurs troqueurs français ont trouvé à se procurer, à bon marché, de vieilles pièces en tôle provenant des arsenaux de la marine royale et se sont applaudis très-fort de cette heureuse innovation, laquelle les dispense de matelots tonneliers. Les pièces en bois, dites *puncheons* à Bonny, sont peintes à la chaux avant leur embarquement et préservées ainsi des piqûres des vers; on les mettra en bottes pour la plupart, et, celles destinées à être remplies ne devront pas supporter des poids ou des volumes capables de les fatiguer.

Il ne doit pas y avoir d'entre-pont au milieu du navire, mais seulement des barres sèches et un compartiment pour le sel, qui est de première nécessité dans cette traite; les vivres et rechanges seront logés sur l'avant, de manière à tenir la cale aussi dégagée que possible en rivière et à y activer la circulation de l'air. Il convient aussi d'avoir sur le pont une petite grue à engrenage pour embarquer les barriques d'huile à bord chaque fois qu'il en arrive, sans avoir besoin pour cela de requérir l'équipage. Enfin, il est indispensable d'avoir à bord trois embarcations destinées spécialement au service de la troque en rivière; ces embarcations se hissent en porte-manteaux, et pourront être construites d'après les données suivantes :

La première de ces embarcations doit être légère, afin de bien marcher à l'aviron; elle est destinée à porter le capitaine et les officiers dans les villages de la rivière, villages situés à des distances assez considérables de Bonny; ces excursions sont

souvent nécessaires pour activer l'envoi des pirogues d'huile à bord.

La deuxième embarcation, sans être trop lourde, doit être plus forte et servir à aller chercher, dans les criques nombreuses dont les rives sont, pour ainsi dire, dentelées, les pirogues chargées d'huile et destinées au bâtiment.

Enfin, la troisième est destinée au transport des futailles vides du bord à terre et de terre à bord, transport dont nous expliquerons le motif tout à l'heure; aussi doit-elle être de forme toute particulière, afin de pouvoir être facilement échouée ou remise à flot sur le sable des rives; on la fera donc construire à fonds plats; on lui donnera une grande largeur; on relèvera son avant comme celui des embarcations du Rhône, et on n'y placera que deux bancs, l'un devant, l'autre derrière, afin de laisser le milieu vide pour recevoir des futailles. Cette troisième embarcation sera nagée à l'aide de *pagayes*, lesquelles, moins coûteuses que des avirons, sont aussi moins embarrassantes en rivière et plus facilement maniées par les noirs; généralement les troqueurs de Bonny pourvus de ces trois canots n'embarquent pas de chaloupe, et arriment des pièces à huile sur le pont à la place de cette dernière.

Après l'exposé de ces installations de matériel particulières aux navires troqueurs de Bonny, disons quelques mots sur la composition de leur équipage :

Le capitaine doit être secondé par deux officiers au moins et un bon maître d'équipage; un navire de 400 tonneaux ne doit pas avoir moins de 25 hommes à bord, et dans le nombre doivent se trouver trois tonneliers et même un charpentier. En outre, il devra être embarqué un renfort de Kroumen en nombre égal à la moitié, au moins, de l'équipage; ces noirs précieux, infatigables, travailleront le jour, la nuit, sans jamais se plaindre; ils éviteront bien des chances de maladie, de mortalité même, aux matelots blancs, et cependant ne demanderont qu'une nourriture très-sugale et une solde qui, en réalité, ne dépassera pas deux piastres par mois; on ne la paye qu'à la fin de la campagne, en les rapatriant.

Le troqueur de Bonny devra donc, en quittant les mers d'Europe, faire escale à la côte de Krou, pour recruter les Kroumen en nombre nécessaire, ou bien, si les circonstances l'en empêchent, aux Lahous et à Prampram, où l'huile de palme, comme on l'a vu, se traite maintenant avec abondance.

Avant d'entrer dans le Bonny, il fera sagement en allant mouiller à Fernando-Pô ou à l'île du Prince, afin d'y remplir d'eau toutes ses pièces et de s'y approvisionner de quelques provisions, surtout d'ignames, qui se trouvent en grande quantité sur ces deux points. A Bonny, on ne trouve guère qu'une eau saumâtre et malsaine; quant aux provisions et aux racines, les villages de Bonny même en sont peu pourvus: la traite de l'huile de palme y absorbe entièrement les occupations des naturels.

Nous supposons maintenant que le troqueur ayant acquitté les droits de pilotage, conformément aux conditions données plus loin, vient de mouiller dans la rivière de Bonny, après s'être assuré que l'assortiment de la cargaison lui permettra de soutenir hardiment la concurrence avec les troqueurs anglais; on verra plus loin que, grâce aux progrès de nos manufactures, la chose est depuis quelques années tentée avec succès par nos commerçants de Marseille et de Nantes. Les premiers moments du troqueur seront consacrés à garantir la santé de son équipage et à assainir son navire. Ainsi, après avoir allégé son gréement, il doit s'occuper de faire une toiture en paille au-dessus du pont; ce toit s'assied sur un échafaudage monté à l'aide de bout-dehors de bonnettes, de quelques espars du bord et de branches d'arbres que l'on envoie couper à terre; puis, on recouvre cet échafaudage des nattes en paille que les noirs de Bonny fournissent à bon marché: ces nattes ont environ 20 centimètres de largeur sur 70 centimètres de longueur; on les double et on les coud ensemble, puis on les superpose les unes sur les autres comme des ardoises: on compose ainsi une toiture solide qui préserve parfaitement le pont du navire de la pluie et du soleil; le haut de cette toiture est élevé d'environ 5 à 6 mètres, et son inclinaison forme un angle de 45 à 50 degrés; on comprend qu'il devient facile alors de profiter de cette toiture, dans la saison des pluies, pour recueillir l'eau qui en découle, à l'aide d'une dalle et d'une barrique en dehors du bâtiment.

Les bords de la toiture sont élevés de 50 centimètres au-dessus des lisses du plat-bord et débordent à peu près d'autant; il y a lieu d'augmenter plutôt que de diminuer cette élévation par suite des accidents de feu qu'occasionne une trop petite distance entre la partie de la toiture et la partie avant du navire: c'est

Préparatifs  
de traite.

là, en effet, que se fait la cuisine et que s'essaye l'huile de palme par l'ébullition, comme on le verra plus tard. Sur le bord de la rivière, et à peu près vis-à-vis du bâtiment on prend un terrain pour y entreposer ou monter les puncheons ou futailles à huile, dont une grande partie a dû arriver en bottes dans la cale, afin de faire place à la cargaison de départ; on palissade ce terrain tant bien que mal, et l'on bâtit à son milieu une espèce de baraque pour y loger deux gardiens détachés du bord; sans cette précaution, les naturels de Bonny s'y glisseraient la nuit pour dérober des futailles; puis l'on y débarque, non-seulement les merrains, mais les drômes, les futailles à eau, etc., enfin tout ce qui embarrasse le pont ou le bord sans nécessité pendant la durée de la traite; on comprend toute l'utilité de ce petit enclos, où les tonneliers peuvent monter les pièces et les étuver à l'abri de la pluie et du soleil. Cela fait, on fumige d'abord, puis l'on peint ensuite à la chaux la cale et à peu près tout l'intérieur du navire: c'est, du reste, une opération que l'on doit renouveler fréquemment pendant la traite; on peint aussi les puncheons à la chaux dès qu'ils sont montés; il est des capitaines qui peignent même l'extérieur de leur navire de cette manière, afin de combattre la détérioration que produit sur la coque l'action desséchante du soleil brûlant de ces climats; d'autres préfèrent envelopper cette coque à l'extérieur de ces mêmes nattes de paille dont nous avons vu composer la toiture: aussi rien n'est moins gracieux que ces énormes masses de bois habillées de paille ou peintes en blanc, surtout lorsqu'elles sont légères d'une grande partie de leur cargaison; ce sont de vraies maisons flottantes. Malgré toutes ces précautions, l'on devra s'attendre à voir le cortège des maladies africaines faire invasion à bord, et cela avec d'autant plus d'intensité que le séjour en rivière aura été plus long et les travaux de l'équipage plus pénibles: aussi convient-il que le capitaine du troqueur, s'il n'a pas de médecin à son bord, prenne des arrangements avec le médecin d'un des bâtiments anglais; il est fort rare qu'il ne s'en trouve pas dans le nombre des troqueurs d'huile mouillés à Bonny.

Nous ajouterons que le régime alimentaire de l'équipage contribue à combattre avec succès l'invasion des maladies africaines: aussi les armateurs des navires de Nantes, pénétrés de la justesse de cette idée, accordent-ils du pain frais à leurs équipages sur la côte d'Afrique et principalement à Bonny; au lieu

de bœuf salé, et leur font donner du bœuf bouilli en boîtes; le déjeuner n'est guère plus fort, et la santé de l'équipage y gagne beaucoup; du reste, en dehors des motifs d'humanité qui militent en faveur de ce système, il convient de faire entrer en ligne de compte la diminution de frais de séjour en rivière qui résulte de la validité des matelots, et la célérité des travaux, qui en est aussi la conséquence: c'est donc une légère mise dehors largement compensée.

Population  
et chefs de pays  
de Bonny.  
Constitution  
politique.  
L. L. G. G.

Donnons maintenant quelques détails sur la constitution du pays, sur ses chefs et même quelques-unes de ses mœurs, de ses préjugés religieux, que des Européens pourraient blâmer à tort; les conflits désagréables qui en résulteraient occasionneraient au moins des retards, et quelquefois pis; nous allons donc entrer dans quelques détails nécessaires aux voyageurs pour prévenir ce fâcheux résultat.

On estime la population du village de Bonny à six ou sept mille âmes; en outre, une dizaine de villages, à peu près semblables, reconnaissent l'autorité du roi: c'est donc sur cinquante mille âmes environ que s'étend la domination de ce monarque africain. Le gouvernement y a la forme de monarchie, tempérée par l'élément aristocratique; la royauté est héréditaire de mâle en mâle, et se transmet tantôt aux fils, tantôt aux neveux. Après le roi, les chefs principaux sont les *decs*, appellation originaire d'Europe sans nul doute, et qui est accordée aux grands du royaume, lorsqu'ils épousent une femme ou une fille du roi; à ceux-ci succède le ministre du roi, puis viennent le grand joujou ou le grand-prêtre, les joujous subalternes et les officiers de la suite du roi. Il est des habitants de Bonny qui, par suite de leurs actes de valeur en temps de guerre, ou même de leurs richesses en esclaves et marchandises, obtiennent de se marier avec des filles et concubines du roi: ceux-là ont le titre de capitain; à la guerre, ils ont le commandement des troupes et la conduite des pirogues destinées à combattre.

Le reste de la population se compose d'hommes libres et d'esclaves; ceux-ci sont en très-grand nombre et constituent la richesse principale des maîtres.

Les égyptaires, c'est-à-dire les decs et capitans, ne payent au roi aucune contribution en hommes ou en argent; les autres

habitants libres sont tenus, au contraire, de fournir au roi autant de pirogues et d'esclaves armés qu'ils le peuvent.

Il arrive souvent que les ducs et capitans réunissent leurs gens de guerre et vont combattre pour leur propre compte.

Comme on le voit, c'est une espèce de constitution féodale que celle du royaume de Bonny.

Parmi ces chefs, il en est un dont j'ai remarqué l'immense influence dans les conseils du roi : c'est le chef des pilotes qui réside à Joujou-Town, à l'entrée de la rivière; il se nomme Brown; c'est un vieux guerrier couvert de blessures et qui peut mettre bon nombre d'hommes de guerre sur pied; j'ai eu beaucoup à m'en louer dans un conflit commercial que j'étais venu terminer par la force à Bonny. Du reste, le peuple de Bonny n'a à redouter que celui du Nouveau-Calebar ou Brass; les autres peuplades voisines sont comparativement beaucoup plus faibles.

Bien que ce peuple croie assez vaguement à l'existence d'un Être suprême, il en profane le culte par les pratiques religieuses du plus absurde des fétichismes : ainsi, il a placé au rang des divinités subalternes et intermédiaires entre l'homme et la divinité suprême, le gros lézard, le crocodile et le cheval; ce dernier est même tellement redouté, qu'on ne cherche pas à en élever à Bonny; quant aux crocodiles, ils pullulent dans la rivière comme les gros lézards dans les villages et sur les rives; il faut donc bien se garder de chercher à prendre ou à détruire ces animaux sacrés, comme cela est arrivé maintes fois à des Européens neufs aux usages d'Afrique, car il en résulterait des palabres interminables et aboutissant au moins à une rançon en marchandises. Il y a une espèce de temple dans chaque village qui s'appelle maison des Joujous. La polygamie est en vigueur dans la contrée : le roi possède une centaine de femmes, sans compter toutes celles qui lui sont fiancées dès leur bas âge; les dignitaires en ont une cinquantaine.

Les habitants de Bonny parlent presque tous l'anglais; quelques-uns, le français et l'espagnol.

Il est désolant d'avouer, pour compléter ces divers renseignements sur Bonny, que ces peuples, en contact continu avec les Européens, les Anglais surtout, et jouissant d'une demi-civilisation, n'ont pourtant pas encore dépouillé complètement les mœurs de cannibales communes jadis à presque tout le littoral africain; il est vrai qu'il ne se livrent à leurs coutumes d'anthropo-

phages qu'en temps de guerre : on voit alors les esclaves se faire un affreux repas de leurs ennemis tués ou vaincus ; mais les chefs, tout en les y autorisant pour exciter leur haine et leur ardeur dans les combats, ne participent point à cet usage abominable : on prétend cependant que le père du roi actuel, noir très-féroce, après avoir vaincu et tué le roi de Calebar, voulut manger lui-même le cœur de son implacable ennemi.

Ressources  
agricoles  
et commerciales  
du pays.

Les terres baignées par la rivière, comme toutes celles du littoral de ce vaste delta qui commence à Benin et finit à Rio-del-Rey, sont très-basses et submergées par les eaux de la mer dans les grandes marées des nouvelles et pleines lunes ; on comprend donc que toute culture y est impossible. La végétation des rives du fleuve n'est riche que de mangliers ou d'autres arbres qui croissent dans les eaux saumâtres ; mais il n'en est pas de même à une douzaine de milles dans l'intérieur : tous les fruits tropicaux y viennent en abondance ; les noirs de cette zone les apportent à ceux de Bonny pour les échanger contre du poisson sec et des marchandises.

On voit donc que les habitants du pays placé sous la domination du roi de Bonny ne récoltent, ne cultivent rien eux-mêmes, et que d'ailleurs la nature de leur sol s'y refuse presque complètement. Tous occupés à la traite de l'huile de palme, ils vont la chercher à quinze et vingt lieues dans l'intérieur, et ne permettent pas aux autres peuplades de venir la vendre elles-mêmes sur le marché ; ici, comme sur plusieurs des points que nous avons déjà parcourus, cette race d'Africains a monopolisé par la force tout le courtage commercial à son profit.

Il s'exporte de Bonny environ 7,000 tonneaux d'huile de palme par an ; le Nouveau-Calebar, qui lui est contigu, y envoie une partie de sa récolte, qui est de 1,500 tonneaux ; c'est donc, en tout, 8 à 9,000 tonneaux d'huile qu'exportent ces deux rivières.

Le pays est tellement entrecoupé de bras de rivières et de criques, que les communications se font toujours par eau ; chaque traitant d'huile a un certain nombre de pirogues, qu'il expédie sous la conduite de gens de confiance, pour échanger des marchandises européennes contre l'huile de palme récoltée dans les villages de l'intérieur ; ces marchandises sont le plus souvent des avances que les capitaines troqueurs font aux traitants d'huile eux-mêmes quand ils les savent sûrs et honnêtes ; parfois c'est

aux dignitaires et au roi que ces avances sont faites ; du reste, c'est presque toujours de là que sont venus les conflits entre les Européens et le roi de Bonny, comme on le verra plus loin ; et cependant il faut reconnaître qu'une traite d'huile à Bonny peut difficilement se faire vite, si l'on n'a pas recours au système des avances.

Nous avons dit qu'il convenait d'avoir une embarcation assez forte, mais marchant bien, pour aller parfois à la recherche des pirogues chargées d'huile dans les criques : c'est que les traitants d'huile ont souvent plusieurs créanciers à la fois, et qu'il importe alors de ne pas se laisser dépouiller par un ancien créancier de tel ou tel chargement de pirogue dont on aurait payé récemment la valeur en marchandises avancées.

Il y a deux époques principales pour la récolte de l'huile de palme : la première, qui est la plus abondante, a lieu de mai en juillet ; la seconde commence en novembre ; avril et mai sont donc les meilleurs mois d'arrivée, d'autant plus qu'à partir du mois de mai la brûlante température de Bonny commence à s'abaisser et à devenir supportable pour les Européens.

Lorsqu'une pirogue arrive à bord, qu'elle soit attendue ou non, on s'assure d'abord que l'huile de ses barriques ne contient pas d'eau, stratagème dont les traitants usent parfois pour faire le plein de leurs fûts : on ne tarde pas à s'en apercevoir, en versant un peu de cette huile dans un vase qu'on expose au feu ; cette denrée oléagineuse, fort concrète, comme on le sait, ne tarde pas à devenir liquide et se sépare de l'eau sur laquelle elle surnage ; le capitaine et le traitant établissent alors ce que doit être le déchet sur l'ensemble de l'huile apportée, et on déduit ce déchet du prix de l'huile en marchandises.

La barre est l'unité employée dans le commerce de Bonny ; sa valeur représente une 1/2 piastre ou 2 fr. 50 c. aux yeux des naturels, bien qu'en réalité elle revienne rarement à plus de 1 fr. 50 c. en marchandises.

Le puncheon, ou la tonne d'huile doit contenir 210 gallons anglais, lequel gallon anglais pèse environ 3 kilogr. 400 cent.

La valeur du puncheon est très-variable : voici ce que les troqueurs anglais ont payé l'huile de palme en marchandises ; nous verrons ensuite les prix qu'y ont mis les troqueurs français.

Cent cinquante puncheons d'huile, ou cent tonneaux, ont été payés par les premiers :

Valeur  
de la barre  
et du puncheon  
ou  
tonne d'huile  
de palme.

- 20 tonneaux de sel;
- 5 boucauts de tabac;
- 20 barriques d'eau-de-vie, ou 10 puncheons;
- 200 barres de fer;
- 150 pièces de tisons;
- 750 contesaux;
- 300 manchettes;
- 50 neptunes;
- 50 chaudrons;
- 750 masses de verroterie;
- 150 cannettes de genièvre;
- 150 barres en cuivre.

Voici maintenant un exemple du paquet, variable d'ailleurs, que les capitaines français ont livré en échange du puncheon d'huile.

Ce paquet se composait de :

- 20 pièces d'étoffes;
  - 6 fusils;
  - 1/2 baril de poudre;
  - 4 masses de verroterie;
  - 1 hache;
  - 1 manchette;
- Quelques miroirs et grelots.

Le puncheon d'huile a été payé deux barriques d'eau-de-vie, lesquelles à 85 francs, prix de France, représentent une valeur de 170 francs; or, si l'on songe que le prix ordinaire de l'huile de palme rendue à Marseille est de 55 francs les 50 kilogrammes, il doit en résulter un fort joli bénéfice pour les troqueurs.

*Autre exemple :*

Deux pièces de drap écarlate (c'était du drap garance), cotées chacune 90 francs, ont été livrées pour un puncheon, que l'on obtenait ainsi à Bonny pour une valeur de 180 francs, prix de facture.

Nous avons vu des capitaines anglais payer le puncheon d'huile, tantôt 20 fusils, tantôt 4 tonneaux de sel; nous les avons vus encore livrer 1 boucaut de tabac pour 5 puncheons d'huile.

En général, il ne faut pas que le prix du puncheon ou de la tonne d'huile dépasse 200 francs : ce qui porte le prix du tonneau à 300 francs; on est sûr alors de faire de beaux bénéfices

malgré les frais de coutumes, de pilotage que nous allons détailler tout à l'heure, et ceux d'armement, de traite en rivière, etc., etc.

Nous allons maintenant énoncer en peu de mots les bases que doivent adopter les armateurs d'opérations de traite d'huile de palme dans la rivière de Bonny : ces bases sont celles qui servent aux troqueurs anglais; naturellement les troqueurs français les modifieront en y introduisant en plus grande quantité les objets qui se montrent avec avantage sur le marché de Bonny : de ce nombre sont les eaux-de-vie, les verroteries, les draps garances et même les étoffes de Rouen, lesquelles sont de plus en plus estimées dans cette rivière; nos fusils de traite commencent aussi à y soutenir la concurrence anglaise : c'est donc la poudre qui est la partie la plus faible de nos marchandises, là d'ailleurs comme sur toute la côte.

Assortiment d'une cargaison.

Dans l'assortiment de cette cargaison, les étoffes doivent entrer en première ligne; les genres de tissus les plus recherchés et qui doivent être pris en quantité à peu près égale, sauf les guinées, que l'on demande peu, sont les satins-streap bleus et rouges, les tom-coffée bleus, les glasgow, les bandanes, les romales, les guinées et les mouchoirs. Ces tissus, quand ils sont rayés, obtiennent encore plus de vogue à Bonny. Après les étoffes, c'est le sel blanc qui doit être l'article le plus important de la cargaison : un bâtiment anglais de 500 tonneaux arrive à Bonny avec 200 tonneaux de sel : c'est un des articles sur lesquels il y a le plus à gagner; il est des troqueurs qui vont le prendre aux îles du Cap-Vert. Puis vient l'eau-de-vie, qui doit être d'assez bonne qualité et dont un bâtiment du susdit tonnage doit prendre au moins une centaine de barriques; après l'eau-de-vie, c'est la poudre qui joue le principal rôle dans l'échange : elle doit être en petits barils de 10 à 15 kilogrammes.

Les fusils viennent ensuite; à Bonny, on demande une espèce de fusil connue sous le nom de fusils français, lesquels ont un certain rapport avec nos fusils de munition, quoique plus courts. Il y a donc lieu d'en apporter en plus grande quantité que les tower-guns et les daneguns; une douzaine de boucauts de tabac, pesant de 5 à 600 kilogrammes chacun, complète ainsi le chargement du troqueur, qui doit, en outre, avoir à bord bon nombre de verroterie, de corail, surtout de manchettes, miroirs, grelots, neptunes, etc., enfin les objets de quin-

caillerie et les bagatelles recherchés sur toute la côte d'Afrique indistinctement.

Traité  
de commerce  
conclu  
avec le roi  
de Bonny.

Les Anglais ont depuis longtemps un traité de commerce et d'amitié avec le roi de Bonny, lequel traité reconnaît à ce souverain un droit de 5 barres par tonneau en marchandises anglaises, ou tels articles que l'on a coutume d'échanger dans le trafic de l'huile de palme à Bonny; naturellement cette coutume me parut exorbitante, et n'était pas admissible pour les bâtimens de commerce français qui pouvaient être tentés, non de venir uniquement à la côte d'Afrique pour se remplir d'huile de palme à Bonny, mais qui auraient désiré toucher à ce point pour y faire un complément de cargaison.

Lors donc que je me rendis dans cette rivière pour obliger par la force le roi de Bonny à payer, non en huile, mais en pièces d'or, provenant des troqueurs anglais, les créances françaises qu'il s'obstinait à ne pas vouloir rembourser, malgré plusieurs réclamations successives, je lui fis connaître, ce conflit une fois terminé, que, pour les navires français, je n'admettais son droit de 5 barres que par tonneau d'huile traitée, et non d'après le tonnage général du navire; il accéda verbalement à cette condition laquelle ne put, à cause de l'état d'hostilité récente qui avait régné entre nous, être à cette époque reproduite sous forme de traité; mais plus tard je chargeai un capitaine de la division que je commandais sur la côte d'Afrique, d'aller passer avec le roi de Bonny un traité de commerce aussi avantageux que possible à nos troqueurs.

Je donne plus bas ce traité : on remarquera que le système des avances y est interdit sous certaines conditions; il en est de même dans le traité anglais, qui est encore plus sévère sur ce chapitre, et condamne à une forte amende tout capitaine convaincu d'avoir fait des avances aux traitants de Bonny : c'est que l'expérience avait appris aux officiers de la marine royale britannique que ce système, une fois admis en principe, les conduirait à tirer le canon à tout instant sur les villages de Bonny; qu'ils deviendraient ainsi, et peut-être injustement, les courtiers armés des capitaines marchands de la Grande-Bretagne, ce qui tendrait à effrayer les populations de Bonny plutôt qu'à y développer les transactions commerciales.

Toutefois, je ne crus pas devoir adopter ce système d'une manière absolue, car il aurait nui aux opérations naissantes de

notre commerce : j'admis les avances raisonnablement faites, mais faites sous le cautionnement du roi; je ne me dissimulai pas que c'était encore nous préparer peut-être à de nouvelles expéditions hostiles dans la rivière de Bonny, mais, d'un autre côté, il n'était guère possible de donner un peu d'essor à notre commerce sur ce point sans lui garantir des avances raisonnablement fixées, d'autant plus que les troqueurs anglais se les permettaient très-fort, malgré leur traité. Naturellement le cautionnement du roi doit être écrit et signé par lui.

Voici donc le traité passé d'après mes ordres, en 1841, par M. le lieutenant de vaisseau Fleuriot de Langle, commandant la Malouine.

*Traité conclu avec le roi PEPEL de Bonny et M. FLEURIOT DE LANGLE (Alphonse-Jean-René), lieutenant de vaisseau, commandant la canonnière-brick la Malouine, fondé de pouvoirs du capitaine de corvette Ed. BOUËR, commandant le Nisus et la station des côtes occidentales d'Afrique.*

Les Français n'ayant eu jusqu'ici avec le roi Pepel qu'une convention verbale, il a paru nécessaire de régler par écrit des conditions qui assurassent aux sujets français la protection et les garanties dont jouit la nation la plus favorisée, et établissent entre les deux pays les relations d'amitié que nécessitent les transactions commerciales; pour amener cette union si désirable dans l'intérêt des deux pays, il a été convenu entre les parties contractantes :

1° Que les Français seront libres de commercer dans la rivière de Bonny, sous les conditions ci-après stipulées :

Ils pourront descendre à terre et aller librement en tous lieux où ils seraient appelés par leurs affaires, sans que le roi, ni aucune personne de sa ville ou des domaines sur lesquels s'étend son pouvoir, les retienne à terre par force ou par ruse, ou les moleste en aucune façon en leurs biens ou personne, sous peine d'être déclarés ennemis des Français et d'être traités comme tels par les navires de guerre français qui visiteront de temps à autre la rivière, afin d'y protéger le commerce français.

2° S'il arrive un différend entre les capitaines des navires français et le roi, ou quelques-uns des traitants de Bonny, tous les capitaines français descendront à terre librement et se concerteront avec le roi et les chefs pour régler le différend à l'amiable.

3° S'il arrive qu'un capitaine français ait à se plaindre des naturels, il descendra à terre, exposera son grief au roi, qui punira les délinquants suivant leurs fautes.

Si un matelot français, ou toute autre personne du bord d'un bâtiment français, moleste un naturel, le roi en portera plainte au capitaine du bâtiment auquel appartiendra cette personne, et le capitaine lui infligera une punition proportionnée à l'offense.

4° Tout navire français qui entrera en rivière pour faire son chargement payera au roi ou à une personne bien et dûment autorisée de lui une coutume ou droit de 5 barres par tonneau de capacité, en marchandises françaises ou en articles ayant cours sur la place de Bonny; ce droit sera payable sept jours après que le navire aura jeté l'encre dans la rivière de Bonny; une fois que le capitaine français aura payé au roi son droit, ou lui aura fait dire qu'il était en mesure de le lui payer, sous aucun prétexte ni en aucune manière on ne pourra l'empêcher de vaquer à son commerce avec les naturels. Si le roi ne perçoit pas son droit de suite, le capitaine lui donnera un bon pour la somme due; quand le roi lui fera présenter son bon, le capitaine sera tenu de le payer immédiatement.

5° Le roi seul a droit à 5 barres pour chaque puncheon d'huile qu'il vend; le capitaine qui voudra donner à son traitant une marque de satisfaction, et l'encourager à bien le servir, reste libre de lui accorder telle gratification qu'il jugera convenable.

6° S'il arrive que le capitaine donne au roi un faux chiffre de tonnage, il payera au roi, en forme d'amende, un nouveau droit d'entrée.

7° Lorsqu'un navire troqueur français viendra dans la rivière de Bonny pour finir sa cargaison, il payera au roi la coutume de 5 barres par tonneau d'huile traitée, et non 5 barres pour la totalité du tonnage, comme les navires expédiés pour prendre leur chargement à Bonny. Bien entendu que si un troqueur s'expédie de France directement pour Bonny, il acquittera au roi son droit, comme les navires qui viennent faire leur chargement à Bonny.

8° Si un navire, après être entré et avoir payé ses coutumes, ne trouve pas de chargement, son droit sera tout acquis au roi, sans que le capitaine de ce navire puisse en rien réclamer.

9° Considérant que le système des avances est ruineux en ce qu'il force à prolonger les séjours en rivière pour faire les rentrées; qu'il est ainsi la source de toutes les discussions et de tous les différends qui surgissent entre les traitants et les commerçants européens, le présent traité défend aux capitaines et subrécargues français de faire des avances, sauf dans les cas déterminés ci-dessous.

Lorsqu'un capitaine entrera en rivière, il s'informera près du roi des gens auxquels il peut confier des avances; le roi sera responsable pour ceux qu'il aura cautionnés. Il est bien entendu que le capitaine est autorisé à faire des avances au roi, puisqu'il accepte sa caution. Si le capitaine traite avec des gens que le roi n'aura pas cautionnés, il

traitera à ses risques et périls, sans que les bâtiments de guerre puissent exiger la dette.

10° Lorsqu'un capitaine entrant en traite aura mis sous les yeux du roi la note de sa cargaison, le roi, ni aucun des chefs ou traitants, ne pourront sous aucun prétexte accaparer tels ou tels articles, ou leur fixer une valeur arbitraire; le capitaine traitera les objets au cours de la place, sans que personne puisse l'en empêcher.

11° Lorsqu'un navire sera en traite et que des pirogues viendront à son bord, ces pirogues ne pourront être arrêtées par personne lorsque ce navire leur aura lancé une amarre. Lorsque le capitaine aura aperçu dans une pirogue chargée d'huile un traitant qui lui doit de l'huile, il aura le droit d'arrêter la pirogue et de la conduire à son bord, sans que personne puisse l'en empêcher.

12° S'il arrive qu'un navire français s'échoue dans la rivière de Bonny, le capitaine en fera prévenir le roi, qui enverra des pirogues pour le décharger de ses marchandises, s'il y a lieu; il sera pris note, pirogue par pirogue, des marchandises débarquées, et elles seront déposées dans les magasins du roi jusqu'à ce qu'elles soient réclamées au nom du propriétaire ou capitaine dudit navire; le roi aura pour droit un tiers du sauvetage. S'il arrive qu'un navire prenne feu et ne soit pas entièrement consumé, le capitaine en prévendra le roi, qui s'engage à en faire le sauvetage de la manière ci-dessus énoncée; il aura droit encore, en ce cas, à un tiers des marchandises provenant du sauvetage. Il est bien entendu que si le navire est totalement détruit par le feu ou par le naufrage, et que les marchandises soient entraînées par les marées, le roi ne s'engage pas à faire le sauvetage.

13° Lorsqu'un capitaine aura perdu son navire, ce capitaine viendra trouver le roi, qui s'engage à bien traiter l'équipage et à lui donner toutes choses nécessaires à la vie; le capitaine tiendra en double le compte des sommes dépensées pour les naufragés et, lors de son retour en France, il fera revêtir les deux comptes de la signature du roi; il lui en laissera un et remettra l'autre à l'administration de la marine au premier port où il arrivera, afin que l'administration de la marine fasse ses diligences pour faire rembourser le roi dans le plus court délai possible.

Fait à Pelema, résidence du roi Pepel, le 4 octobre 1841.

*Le Lieutenant de vaisseau, commandant la Malouine,*

Signé KING PEPEL.

Signé FLEURIOT DE LANGLE (Alphonse).

Approuvé :

*Le Capitaine de corvette, commandant la station d'Afrique,*

Signé Ed. BOUËR.

En comparant ce traité à celui des Anglais, on voit que nos avantages sont au moins égaux, et que s'ils penchent en faveur d'une des nations, c'est en faveur de la nôtre.

Ainsi nos navires, en venant compléter leur cargaison à Bonny, et ce sera le cas le plus fréquent, ne doivent payer les droits que par tonneau d'huile traité, et non d'après le chiffre général du tonnage. L'article 10 est favorable à nos troqueurs, qui ont souvent à leur bord des draps écarlates (garance), des coraux, des soieries et autres riches marchandises, lesquelles ne sont pas tarifées en barres et peuvent subir des hausses considérables; en cas pareil, le roi se permettait parfois de les accaparer pour lui seul.

Quant aux stipulations relatives aux cas de naufrages, elles sont aussi avantageuses qu'en Europe; on ne peut certes désirer mieux.

Restait à régler les droits de pilotage. Les bâtiments anglais en payent d'énormes: c'étaient 150 barres pour l'entrée et 200 ou 250 barres pour la sortie. Le capitaine Fleuriot de Langle convint avec Brown, chef du pilotage, que ces droits se payeraient d'après le tirant d'eau des navires français, lesquels sont presque toujours d'un tonnage moindre; nos troqueurs sont donc redevables de 10 barres par pied de tirant d'eau au chef du pilotage, qui réclamera, en outre, un cadeau particulier de peu d'importance, tel qu'une chaise ou un bonnet de laine, etc. Les frais de pilotage, quoique réduits par cette appréciation, paraîtront encore énormes à nos troqueurs. Pour en diminuer le fardeau, ils devront imiter les troqueurs anglais, qui ont le talent de faire entrer le sel et autres marchandises communes pour la plus grande part dans l'acquiescement de tous ces droits. Quant aux bâtiments de guerre, ils ne sont pas obligés à ces droits de pilotage; toutefois, il importe de bien traiter ces pilotes dont on a généralement à se louer. Si le bâtiment de guerre devait entrer à Bonny pour y exercer quelque acte de rigueur militaire, il ferait sagement, une fois mouillé devant le village du roi, de retenir les pilotes noirs à bord comme prisonniers; sans cette précaution, que j'ai dû prendre en cas pareil, il courrait très-fort le risque de n'avoir pas de pilotes pour sortir.

Après avoir quitté la rivière de Bonny, si nous continuons à suivre la côte pour contourner le golfe de Biafra, nous passerons

Droits de pilotage.

Rivière d'Andony.

devant la rivière d'Andony, dont l'entrée est difficilement praticable, à cause des bancs qui obstruent la rive gauche.

Nous arrivons ensuite devant l'entrée de la rivière du Vieux-Calebar, qui est, après Bonny, la rivière la plus riche en huile de palme; en outre, l'ivoire y est assez abondant. Mais le grand inconvénient de la troque dans cette rivière est l'éloignement du point où elle a lieu: les navires, en effet, sont obligés de la remonter pendant près de 20 lieues pour arriver devant le village d'Eyamba, roi du Vieux-Calebar, village désigné par les troqueurs anglais sous le nom de Duke-Town. Il en résulte que les chances de mortalité y sont encore plus grandes, pour les Européens, qu'à Bonny.

Du reste, le village d'Eyamba est peut-être le plus considérable de tous les villages africains du littoral; il ne renferme pas moins de 1,000 à 1,200 cases. Il y a plusieurs autres villages importants, tels que Old-Town et Creek-Town, de sorte qu'on peut estimer la population de cette localité à 35 ou 40 milles âmes environ. Cette population est, comme à Bonny, composée de traitants d'huile ou d'ivoire et de leurs esclaves; il n'est pas rare, quand la traite y est un peu active, de voir la rivière sillonnée en tous sens par des pirogues montées de 15, 20 hommes, et au nombre de plus de 50 à 60. D'autres flottilles de pirogues, non moins nombreuses sont, de leur côté, occupées à la pêche sur le grand banc de vase qui contourne le cap Backasey; le poisson qu'ils en retirent, une fois salé ou séché au soleil, est l'élément principal de la nourriture des naturels.

Le commerce d'huile y oblige à peu près aux mêmes usages et aux mêmes précautions qu'à Bonny. Ainsi, les navires troqueurs doivent s'y fabriquer un toit en paille et arriver dans le Calebar avec les installations dont nous avons déjà donné le détail.

Toutefois, l'unité monétaire n'est plus ici la même qu'à Bonny; pour évaluer les quantités d'huile, on se sert du krou, et les marchandises y sont estimées un koppar.

Le krou d'huile contient 11 gallons 1/4 et pèse environ 38 kilogrammes; on peut estimer sa valeur à 46 koppers et évaluer le koppar lui-même à peu près de 40 centimes.

Le puncheon ou la tonne vaut environ 20 krous.

Au Vieux-Calebar, comme à Bonny, la valeur du puncheon est très-variable. On y devra observer la même règle, c'est-à-dire

Rivière du Vieux-Calebar. Produits commerciaux de la rivière.

Les villages de traite.

Unité monétaire.

Valeur du krou et du koppar.

ne donner jamais plus de 200 francs de marchandises en échange d'un punchon. Nous ne nous répéterons pas d'ailleurs au sujet des marchandises les plus convenables pour la traite de l'huile sur ce point : c'est toujours du sel blanc et fin en grande quantité, des étoffes variées ; comme nous l'avons dit, de l'eau-de-vie, des fers, des verroteries, du tabac, des fusils et bon nombre d'objets de fantaisie, desquels on tire parfois un parti excellent, quand ils flattent le goût et les caprices des naturels, surtout des chefs.

Rio del Rey.

Le Rio del Rey, qui succède au Vieux-Calebar, est moins une rivière qu'un estuaire, dont les abords sont environnés de bancs : aussi n'y peut-on pénétrer qu'avec de très-petits navires. Désormais l'œil va cesser d'apercevoir cette continuité des terres d'alluvion dont se compose le delta du Niger ; après le Rio del Rey surgit l'immense pic des Caméroons, qui vient en pente mourir sur le rivage et offre un contraste subit avec l'aspect de toutes ces terres basses et marécageuses.

Baie d'Amboise.

La baie d'Amboise, qui se creuse dans le rivage à la partie sud des Caméroons, offre aux navigateurs des ressources en provisions fraîches, comme cabris, volaille, ignames, bananes, etc.

Rivière Bimbia.

On passera ensuite devant la rivière Bimbia, dite aussi le Petit-Caméroons, dont les passes sont difficiles et obstruées par des bancs de vase fort étendus.

Rivières  
Caméroons,  
Quaquoi  
et Malymba.

Après Bimbia nous apercevons le vaste estuaire dans lequel viennent déboucher plusieurs rivières ou criques, parmi lesquelles les plus importantes sont celle de Caméroons proprement dite, celle de Quaquoi et celle de Malymba.

Nous renvoyons à la description nautique pour apprécier les difficultés que présente l'entrée de ces rivières, moins fréquentées d'ailleurs que les précédentes par les troqueurs, bien que l'ivoire commence à s'y montrer avec plus d'abondance et y soit d'une qualité supérieure. Puis nous revenons sur tribord avant de descendre plus bas, et nous allons jeter l'ancre dans la petite baie située au nord de Fernando-Pô.

#### ILE DE FERNANDO-PÔ.

L'île de Fernando-Pô, située au milieu du golfe de Biafra, commande, pour ainsi dire, les nombreuses bouches du delta du Niger. Si cette belle position maritime la désigne aux Espagnols, qui en sont les possesseurs, pour devenir un jour le pivot commercial des rives de ce grand fleuve africain, d'un

autre côté, la riche végétation forestière dont se montrent couverts les flancs de ses pics élevés y appelle aussi la hache des bûcherons et des exploitations de bois de toute sorte; malheureusement le pays est vierge de voies de communication suffisantes, et la population demi-sauvage, confinée dans ses forêts, ne manifeste que de l'éloignement pour les travaux manuels de tout genre.

Pendant les quelques années que l'Espagne a prêté cette île à l'Angleterre pour servir de point de ravitaillement aux croiseurs anglais, le petit port de Clarence s'est peuplé d'esclaves libérés provenant de Sierra-Leone, lesquels, sous la direction de missionnaires wesleyens, avaient commencé à élever une ville naissante. Les habitations y ont le même vernis d'ordre et de propreté que celles des villages libres des environs de Free-Town. Peut-être aura-t-on à regretter plus tard le départ de ces prêtres colonisateurs, si éminemment propres à dépouiller les Africains de leurs coutumes sauvages et parfois barbares.

Jusqu'ici le commerce y est languissant: il consiste principalement en huile de palme et en ignames; le sol de Fernando-Pô produit ces derniers en abondance. Les troqueurs ne devront donc voir dans cette île qu'un point de relâche pour y faire de l'eau, des racines, ou y réparer quelques avaries à l'aide des ouvriers noirs résidant au sein de la ville naissante.

Les indigènes de Fernando-Pô habitent, comme nous l'avons dit, les bois de l'intérieur de l'île, et sont au nombre de 15 à 16 mille âmes environ. Les marchandises indiquées pour le commerce de Bonny, Calebar, etc., seront convenables pour ce point; toutefois, la traite des ignames ne devra s'y faire qu'avec des marchandises connues.

Ressources  
agricoles  
et commerciales.

## CHAPITRE IX.

CÔTE DU GABON, OU CÔTE COMPRISE ENTRE CAMÉROONS  
ET L'ÉQUATEUR.

En quittant Fernando-Pô et ralliant le continent africain, nous mettons le cap sur Banoko, le point de traite le plus important qui se rencontre sur la côte au sud de Caméroons.

Les cinq ou six villages de Banoko produisent beaucoup d'ivoire; c'est, du reste, sur la côte dite du Gabon que ce produit commence à se montrer en grande quantité et d'une qualité infiniment supérieure à celui des côtes précédentes; c'est ce motif auquel les troqueurs donnent le nom d'ivoire noisette, par suite de la couleur qu'il revêt à l'extérieur, et qui dénote presque toujours une blancheur interne des plus éclatantes. Les dents mortes, au contraire, ou dents tombées et blanchies par le contact de l'air sont beaucoup moins estimées et prennent le nom de crocs-crocs. Le bois de teinture rouge dit sandal et le bois d'ébène commencent à se montrer sur ce point; nous allons, d'ailleurs, en trouver en plus grande abondance encore au bas de cette côte.

Les marchandises qui conviennent pour cette troque sont à peu près celles demandées par les naturels du Gabon; nous renvoyons donc à ce point pour les détails relatifs à la traite de l'ivoire et des bois d'ébène ou de teinture dans cette fraction de côte.

Après avoir quitté Banoko et continuant à prolonger la côte on passera devant le Rio-Campo, où l'on apercevra un grand village: là encore on pourra traiter de l'ivoire avec les naturels.

Puis on passera devant le Rio-Benito, qui offrira les mêmes ressources commerciales si l'on y jette l'ancre.

Après avoir quitté cette rivière, on ne tardera pas à apercevoir le cap Saint-Jean, qui forme la pointe nord de la vaste baie de Corisco.

Les rivières Danger et Moondah qui viennent se jeter dans le fond de cette baie, produisent des bois d'ébène et de teinture en abondance; mais, comme il arrive le plus souvent que les troqueurs ne sont guidés dans ces rivières que par les naturels du Gabon, et que d'ailleurs la traite de ces produits y exige à peu près les mêmes marchandises qu'en ce point, nous passons devant eux rapidement; nous ne donnons également qu'un coup d'œil à l'île de Corisco dont les ressources et pratiques commerciales ont aussi grande analogie avec celles du Gabon, et nous jetons l'ancre dans ce fleuve, ou plutôt dans ce magnifique estuaire.

### LE GABON.

Si l'on veut bien jeter les yeux sur ma description nautique et sur la carte n° 2, on aura une idée générale du magnifique bras de mer dont la France a pris possession définitivement, par suite du traité général d'acquisition de souveraineté que j'ai conclu avec les diverses peuplades du fleuve, en 1844.

Il n'entre pas d'ailleurs dans nos vues de nous étendre ici sur les avantages que présente le Gabon, comme point de relâche pour nos croiseurs africains. Ces avantages sont développés suffisamment dans le volume nautique et le chapitre de la deuxième partie; nous continuerons donc à étudier cette localité comme les autres au point de vue purement commercial.

Les produits principaux du Gabon sont: l'ivoire, qui est un des plus beaux de la côte, mais qui devient de jour en jour plus rare; le bois d'ébène, qui se trouve en grande abondance sur les bords du Gabon même et des rivières voisines; puis le bois de sandal ou bois de teinture rouge, qui vient avec une abondance encore bien plus remarquable dans cette contrée; on y traite aussi un peu de cire et de gomme copal, mais en petite quantité et en quelque sorte comme appoints des marchés conclus avec les naturels.

La population du fleuve se compose de quatre races bien distinctes: la première, celle qui habite les rives du bassin exté-

Rio-Benito.

Rivières Danger et Moondah.

Île de Corisco.

Villages de Banoko.

Rio-Campo.

Produits commerciaux du Gabon.

Peuplades  
du Gabon.

rieur, est la race des M'-Pongos; c'est celle qui est en frottement continu avec les blancs et sert d'intermédiaire pour le courtage des marchandises et des produits entre les bâtiments de commerce européens et les naturels, qui abattent les bois d'ébène et de sandal dans les forêts, ou pourchassent les éléphants dans l'intérieur. Les M'-Pongos sont ennemis du travail de la terre, qu'ils abandonnent à leurs femmes et à leurs captifs; ils ont une facilité extrême pour l'étude des langues; beaucoup d'entre eux parlent français, anglais et espagnol: le français surtout est familier à cette race de courtiers intelligents, mais fainéants et astucieux. Les villages qu'habitent les M'-Pongos sont, sur la rive droite, ceux des chefs Kringé, Quaben, Louis, Glass, Toko, et prince Glass; sur la rive gauche, ceux de Denis, Petit-Denis et de Georges. Tous ces chefs sont eux-mêmes les premiers courtiers de leurs villages; mais, quoique le commerce du Gabon ne puisse s'entreprendre qu'à l'aide d'avances assez considérables de marchandises faites à ces agents, les capitaines troqueurs ne devront livrer ces avances qu'avec beaucoup de réserve et après s'être procuré toutes les garanties possibles sur la rentrée, sinon immédiate, du moins assez prochaine, des produits qui leur sont dus en échange de leurs marchandises.

A la race des M'-Pongos succède celle des Bouloux: c'est à ces derniers que les M'-Pongos vont livrer une partie des avances en marchandises que leur ont faites les capitaines troqueurs pour se procurer de l'ivoire, des bois d'ébène et de sandal; on comprend donc tout d'abord l'intérêt qu'ont eu de tout temps et qu'ont encore les M'-Pongos à tenir les Bouloux éloignés des Européens, et les Européens des Bouloux; aussi nous dépeignent-ils à ces derniers comme gens résolus à nous emparer d'eux en toute circonstance pour les déporter au loin à bord de bâtiments négriers, et quant aux Bouloux, ils s'efforcent de faire croire à nos capitaines marchands que ce sont autant de féroces anthropophages. Le temps fera justice de ces ruses menaçantes des M'-Pongos et permettra sans doute un jour à nos troqueurs de traiter directement, et par suite à moins de frais, avec les Bouloux et même les peuplades encore plus éloignées. On compte déjà bon nombre de Bouloux qui se sont rapprochés des Européens et surtout des missionnaires.

Deux autres races se retrouvent encore près du haut de la rivière qui aboutit au bassin intérieur du Gabon: c'est d'abord la

race des Bakalais, qui vient vendre l'ivoire provenant de ses chasses à la race des Bouloux, lesquels, comme on l'a vu, traitent ensuite cet ivoire, avec les M'-Pongos, ces courtiers des Européens. Les Bakalais ont poussé devant eux les Bouloux jusque sur les bords du fleuve et sont eux-mêmes acculés sur les rives par une quatrième race, celle des Pahouins, les plus intrépides guerriers et chasseurs de tout le haut pays. Comme on le voit, il y a une tendance manifeste, chez les peuplades de cette contrée pour se rapprocher de plus en plus du fleuve et se mettre en contact avec les lieux où aboutissent les marchandises européennes; la poudre, les fusils, sont surtout l'objet des desirs ardents de ces hordes sauvages.

Quelques mots actuellement sur les diverses qualités des produits du Gabon, avant de détailler les marchandises européennes qui servent à y faire les échanges.

Les plus belles dents d'éléphant sont celles qui sont recouvertes d'une couche noire: plus cette dernière couleur est prononcée, plus l'ivoire est blanc et diaphane; après ces sortes de dents viennent les dents *noisettes*, qui sont plus communes et moins prisées que les dents *noires*; après les dents *noisettes* viennent les dents *blanches*, qui sont d'une qualité inférieure et souvent transpercées par des vers dont les trous s'aperçoivent aux pointes de chaque dent.

On distingue encore deux autres espèces de dents: ce sont les *crocs-crocs* ou dents cassées, courtes, détériorées et vieilles, et enfin les dents *mortes*, c'est-à-dire celles tombées naturellement de la gueule de l'animal ou provenant d'éléphants morts.

Le bois d'ébène du Gabon est coupé par les naturels en petites billes qui doivent naturellement en diminuer beaucoup la valeur en France; les arbres d'ébène du Gabon offrent cela de désavantageux qu'ils se creusent intérieurement et avec rapidité, dès que la tige commence à prendre du développement.

Le meilleur bois de sandal est celui qui provient du tronc de l'arbre; le bois des branches contient moins de parties colorantes: on doit rechercher avant tout celui qui est parfaitement dépouillé de bois blanc. Lorsqu'un bâtiment troqueur entre en traite dans un village, il est d'usage qu'il donne au roi 2 grandes pièces de tissus, 2 petites, 2 dames-jeannes d'eau-de-vie et 25 têtes de tabac; on ne donne que la moitié de ces objets aux chefs qui ont rang de princes.

Classification  
des produits  
du Gabon;  
marchandises  
d'échanges.

Nous allons donner maintenant l'énumération des marchandises formant divers paquets échangés contre de l'ivoire ou du bois de sandal: ce sera la meilleure manière d'indiquer aux troqueurs les objets qui leur sont nécessaires pour la traite du Gabon; toutefois, les tissus n'y étant désignés qu'en masse, nous croyons devoir faire remarquer que ces tissus sont principalement des *satins strap*, des *bajutapots*, *chiloés*, *korots*, *romales*, *nicanèses*, naturellement ceux de ces tissus destinés à la traite des bois doivent être très-communs et au meilleur marché possible.

Voici la composition d'un paquet de marchandises livré en échange de 100 livres d'ivoire :

16 pièces de tissus, dont 8 grandes et 8 petites, 7 neptunes, 7 chaudrons, 8 bassins, 20 marmites, 7 fusils, 20 barres de fer, 20 barres de cuivre, 2 coffres, 4 touquets, 2 chapeaux fins, 2 chapeaux de traite, 2 gilets de drap, 2 parapluies en coton, 4 civières, 2 barres de plomb, 1 baril de poudre de 20 livres, 2 brasses de drap rouge, 8 couteaux, 4 cadenas, 4 tabatières, 4 miroirs, 20 têtes de tabac, 20 pipes, 4 rasoirs, 4 ciseaux, 4 briquets, 4 demi-masses de verroteries, 4 grandes sonnettes, 6 petites, 4 manchettes, 20 pierres à fusil, 4 bonnets.

Voici maintenant la composition d'un paquet échangé contre 100 billes de bois de *sandal*, pesant ensemble environ 1,500 kilogrammes :

14 brasses de tissus, 1 barre de fer, 1 hache ou manchette, 1 marmite, 1 bassin, 1 barre de cuivre, 1 chapeau ciré, 1 bonnet, 1 cuiller, 1 fourchette, 2 assiettes, 2 verres, 1 barre de plomb, 2 petites sonnettes, 1 lime, 2 têtes de tabac, 1 rasoir, 1 paire de ciseaux, 2 demi-masses de verroteries, 1 dame-jeanne d'eau-de-vie, 1 tabatière, 2 couteaux, 5 pipes, 2 mesures de poudre d'un demi-kilogramme chacune, 2 briquets, 1 miroir, 1 ceinture rouge.

100 billes d'ébène, pesant ensemble 1,200 kilogr. environ, ont été payés le double du paquet précédent, échangé, comme je l'ai déjà dit, contre du bois de sandal.

Du reste, ces bois ne se traitent pas seulement dans le Gabon, mais aussi dans les localités voisines, telles que l'île Corisco et les rivières Mooney, Moondah ou Danger. Un troqueur bien piloté par les courtiers du Gabon trouvera même avantage à y aller chercher sa cargaison de bois dans la bonne saison; le

sandal et l'ébène y sont moins chers qu'au Gabon: ainsi, 100 bûches de sandal y ont été échangées contre 10 brasses de tissus, 1 barre de fer, 1 manchette, 2 couteaux, 2 pipes, 1 chapeau ciré, 2 miroirs, une demi-masse de verroterie, deux bouteilles d'eau-de-vie, 2 verres, 5 têtes de tabac.

Le bois d'ébène y est plus beau qu'au Gabon, mais y coûte également le double de la valeur du bois de sandal. Tous ces prix, ainsi qu'on le voit, ne sont pas élevés et permettraient de faire de bonnes opérations; mais comme nous l'avons dit, tous ces produits ne s'obtiennent qu'à l'aide d'avances, et c'est là le mauvais côté du commerce du Gabon. Le bâtiment troqueur perd un temps considérable à attendre la rentrée de ses avances, soit en ivoire, soit en bois, et encore cette rentrée n'a-t-elle lieu qu'imparfaitement; en vain a-t-on démontré à ces races faibles qu'il y avait avantage pour elles à ramasser des produits en réserve pour les échanger ensuite contre les cargaisons des navires arrivant de France; on n'a encore pu leur faire perdre leurs déplorables habitudes, qui consistent à n'aller en traite qu'avec des marchandises avancées et à se reposer ensuite, jusqu'à ce qu'un autre troqueur vienne à son tour leur faire de nouvelles avances de marchandises. Indépendamment des bois de teinture et d'ébénisterie, le Gabon fournirait au besoin du bois de construction en quantité notable, mais d'une exploitation première assez difficile; c'est encore au temps qu'il appartiendra d'aplanir ces difficultés de telle manière, que notre commerce puisse trouver une ressource de plus dans les forêts si touffues, si puissantes de végétation, qui avoisinent cette nouvelle possession française. La fertilité du sol du Gabon, sa situation sous l'équateur, laquelle lui assure des alternatives presque continues de pluies et de soleil brûlant, ont donné l'idée à plusieurs maisons de France d'y jeter les bases d'établissements agricoles: mais leurs essais n'ont abouti jusqu'ici à aucuns résultats sérieux, les uns, parce que, contrairement aux avis et aux exemples des bâtiments de guerre, ils ont été s'établir au milieu des marigots pestilentiels de la rive gauche; les autres, parce qu'ils n'avaient ni marchandises, ni capitaux; enfin, les uns comme les autres, parce qu'ils n'ont pas trouvé dans la population du fleuve les ressources en travailleurs, sur lesquelles ils comptaient ou qu'ils n'ont pu parvenir à développer le goût du travail de la terre, parmi les naturels des deux rives; et cepen-

Bois  
de construction.

Essais de culture  
au Gabon.

dant il serait à désirer que ces établissements agricoles pussent prendre du développement, car les bras seuls font défaut au Gabon, et le sol ne s'est montré rebelle jusqu'à ce jour à aucun des essais de plantation de café, de cacao, de coton, tentés sur une petite échelle dans les environs du fort Français.

Quant à l'industrie agricole des naturels du Gabon, elle se borne à brûler quelques mètres carrés de bois touffus pour préparer le terrain, déjà engraisé par les débris végétaux de ces bois; il suffit alors de remuer à peine la surface du sol, pour le transformer en un champ de bananes, de manioc, d'ignames, etc.; puis quand le sol, après avoir produit, commence à se fatiguer, à demander un certain travail de labourage, le Gabonais, auquel les terres ne manquent pas, va planter sur un autre point plus vierge les quelques végétaux ou racines dont il se nourrit, dont il se contente. On le voit donc, si la traite des produits a développé quelque peu l'activité, l'intelligence commerciale chez la race astucieuse et abâtardie des M'Pongos, pareil progrès ne s'est pas effectué dans les habitudes agricoles; sans doute que chez les peuplades de l'intérieur, plus vigoureuses et moins usées par les excès de femme ou de boisson, chez les Bouloux ou Bakalais, ou chez les Pahouins on parviendrait à recruter, à peu de frais, des travailleurs plus actifs et plus laborieux; c'est une ressource nouvelle dont deux explorations récentes nous ont révélé l'étendue. Que les planteurs français s'efforcent donc d'en tirer parti, sans se laisser rebuter par les obstacles que leur opposeront dès le début peut-être les mœurs sauvages de ces Africains et les préjugés que les M'Pongos ont fortifiés à dessein dans leur esprit, pour les tenir éloignés de tout contact avec les Européens.

Les produits du Gabon ont cela d'avantageux, qu'ils offrent un fret de retour en encombrement aux troqueurs qui ont fait leur cueillette d'or ou d'ivoire sur les côtes précédentes, et ne demandent pas mieux que d'échanger le reste de leurs cargaisons contre des bois d'ébène et de sandal; souvent les navires qui ont cette dernière opération en vue passent au Gabon pour conclure leurs marchés avec les courtiers gabonais, lesquels s'engagent à leur livrer les bois à deux ou trois mois de vue, mais toujours après avoir reçu une grande partie des avances; puis, le troqueur se dirige, en attendant l'époque fixée, vers Saint-Thomé, l'île du Prince ou le royaume d'Angola,

Avances  
faites  
aux courtiers  
gabonais.

pour y traiter d'autres produits; mais il arrive souvent aussi qu'en opérant son retour au Gabon, il ne trouve pas ses bois prêts, malgré les engagements pris, à moins qu'il n'ait confié à quelqu'un le soin de harceler son courtier, lequel, comme ils le font presque tous, ne se met en campagne qu'après avoir ébréché les avances à son profit et alors que son indolence commence à prendre le caractère de fraude et de friponnerie; c'est donc au troqueur à bien prendre ses mesures pour n'être pas dupe d'une confiance trop excessive dans les promesses de ces courtiers.

Nous terminerons ce qui est relatif à la description commerciale de cette côte par l'étude des ressources des îles du Prince et de Saint-Thomé qui sont situées devant le continent africain, et, pour ainsi dire, en regard de l'embouchure du Gabon.

#### ILES DU PRINCE ET SAINT-THOMÉ.

Ces deux possessions portugaises sont d'une fécondité et d'une richesse de végétation surprenantes; les excellentes baies dont l'une d'elles est pourvue; les rafraichissements, les sources d'eau pure, les sites variés et pittoresques qu'elles offrent aux marins fatigués des terrains alluvionnaires des golfes de Benin et de Biafra, en font des points de relâche précieux pour les navigateurs des mers d'Afrique. Des montagnes élevées, des pics abruptes aux formes les plus bizarres, leur donnent de loin un aspect des plus curieux et révèlent les secousses terrestres auxquelles jadis elles ont dû leur création; puis, lorsqu'on arrive dans les îles mêmes, ce sont des forêts magnifiques, des champs fertiles qu'entrecoupent de nombreux torrents et une multitude de ruisseaux aux cours les plus variés, les plus pittoresques.

Dans le xvi<sup>e</sup> siècle, les Portugais commencèrent à tirer un grand parti de Saint-Thomé et de l'île du Prince, en y encourageant les plantations des cannes à sucre: ces dernières y furent apportées de Madère, et déjà à cette époque on y comptait quatre-vingts fabriques à sucre dans les deux îles; mais les heureux résultats de la colonisation du Brésil, par les Portugais, vinrent au xvii<sup>e</sup> siècle porter un coup funeste à la prospérité déjà remarquable de ces îles, dont l'insalubrité occasionnait malheureusement de grands ravages parmi les colons européens; les principaux propriétaires, en voyant une existence plus agréable

Ancienne  
prospérité  
de ces îles  
comme  
colonies à sucre.

et moins menacée sous le beau ciel du Brésil dirigèrent leurs instrumens, leurs esclaves et leurs capitaux vers cette belle colonie portugaise, et dès lors commença la décadence des deux îles que le Portugal possédait au fond du golfe de Guinée.

L'île du Prince passe pour être plus saine que Saint-Thomé, mais cette dernière possède un sol plus fertile; toutes deux, d'ailleurs, redeviendraient encore, comme autrefois, d'excellentes colonies à sucre; mais les capitaux et les bras y manquent pour suffire aux travaux d'exploitation: on n'y trouve donc plus qu'un produit colonial, qui vient presque sans soin, sans culture, mais avec abondance: c'est le café.

Leurs produits actuels.

Ce fut en 1800 que commença la culture du café à Saint-Thomé et à l'île du Prince; le terrain se montra si favorable à la production de cette denrée, qu'en peu d'années l'exportation y prit un développement sérieux. En 1842, l'exportation dépassait douze mille arabes, et Saint-Thomé y figurait pour la plus grande part. Le cacao y vient aussi à merveille, mais il est peu demandé jusqu'ici par les navires européens; il s'en expédie cependant un millier d'arabes annuellement. Indépendamment du café et du cacao, le terrain de ces îles produit encore plusieurs autres plantes précieuses, lesquelles, importées de différens pays, y ont prospéré malgré l'abandon dans lequel on les a laissées généralement: telles sont la *cannelle* de Ceylan, le *gingembre doré*, le *chanvre*, etc., etc... A ces divers produits agricoles, qui constituent les richesses des deux îles portugaises, on doit ajouter l'huile de palme et la farine de manioc, que l'on y recueille en grande quantité, et que l'on expédie sur plusieurs points de la côte d'Angola, entre autres à Loando. Il s'est exporté pour 29,555,000 reis de produits de Saint-Thomé et pour 2,700,000 reis de l'île du Prince en 1842; dans la même année, les deux îles ont été fréquentées par vingt navires anglais, dix-huit américains, treize français, deux hambourgeois, deux brémois, deux brésiliens, un hollandais et un portugais.

Comme on le voit, si la marine marchande de Portugal était la seule à fréquenter ses possessions nationales du golfe de Biafra, ces dernières courraient fort le risque de manquer même de nécessaire; heureusement que, dans cette prévision, les autorités de l'île y admettent, sous un prétexte ou sous un autre, les bâtimens de toutes les nations, même de celles qui n'ont pas avec le Portugal de traité réciproque de navigation

et de commerce; autorisant les transactions commerciales de leurs bâtimens dans les établissemens coloniaux de cette puissance; la France est dans ce cas; aussi ces mêmes autorités, qui ne vivent que des reveaux de douanes de l'île, usent-elles et abusent-elles de cette fausse situation pour frapper le commerce de leurs produits de droits exorbitans et souvent variables, selon leur caprice; ainsi les droits d'entrée de toute marchandise ont atteint jusqu'ici 15 et même 24 p. o/o; les droits de sortie du café sont de 12 p. o/o, du cacao de 20 p. o/o, de l'huile de palme de 33 p. o/o; pour maintenir les droits de douane à un taux pareil, il faut que les autorités de ces îles soient vraiment peu jalouses d'en augmenter la prospérité commerciale; car cette élévation des droits n'est pas de nature à y attirer beaucoup de navires marchands et conséquemment à y attirer le mouvement commercial. La rigueur excessive de leurs réglemens fiscaux ne s'explique donc que par un seul motif, et le voici: c'est que les revenus de douanes constituent la seule et unique ressource de ces îles, et que les autorités, laissées dans le dénûment le plus absolu par leur métropole, doivent avant tout songer à se créer de revenus locaux; or, on conçoit qu'une pareille situation ne comporte guère les combinaisons les plus favorables à l'avenir commercial d'un pays.

Droits exorbitans dont les importations et les exportations y sont frappées.

Indépendamment du commerce établi entre ces colonies et les navires de commerce européens, il s'en fait un spécial entre ces deux îles, lesquelles envoient même de temps en temps des bâtimens caboteurs en traite sur les côtes les plus voisines du continent africain.

L'île du Prince, étant la résidence des négocians les plus riches, envoie à Saint-Thomé les farines, vins, eau-de-vie, étoffes, etc., etc., que ces derniers reçoivent par la voie des bâtimens de commerce européens. Elle reçoit en échange du café, de l'huile, du sel, du savon, etc., tous produits que sa voisine récolte ou fabrique avec bien plus d'abondance qu'elle-même.

Relations commerciales des îles entre elles et avec le continent africain.

Les caboteurs des deux îles vont porter sur les points les plus voisins du continent africain des étoffes de coton, des fers, de la poudre, des eaux-de-vie, etc., etc., et reçoivent en échange de l'ivoire, de la gomme copal, de la cire, de l'écaille, et parfois un peu d'or. En outre, ces îles entretiennent encore, mais beaucoup moins que jadis, certaines relations commerciales

avec la colonie portugaise d'Angola, où elles vont échanger de la farine de manioc contre les produits africains ou européens ci-dessus mentionnés.

Population  
et  
surface arable  
de  
ces deux îles.

Quand on songe que les terrains arables et fertiles de Saint-Thomé peuvent s'évaluer à 2,700 milles carrés, et ceux de l'île du Prince à 72 milles carrés; que la première contient 8,100 habitants et la seconde 4,500, on ne comprend pas que le Portugal, déshérité maintenant de sa riche possession du Brésil, et tributaire des denrées tropicales des étrangers, ne fasse pas quelques efforts pour rendre à ses anciennes possessions du golfe de Guinée leur prospérité agricole et leur ancienne industrie sucrière.

Marchandises  
d'importations.

Les marchandises qui trouveront cours dans ces deux îles pour être échangées contre leurs produits sont, en fait d'étoffes : les chiloés, bajutapots, guinées bleues, cotons blancs et écrus, calicots, belles nicanèses, beaux romales, satins streap, quelques soieries et mousselines brochées. On y placera aussi avec avantage quelques effets confectionnés : des chaussettes d'hommes, des bas de femmes, des chapeaux; en provisions on trouvera à s'y défaire de vins en barrique et demi-barrique, vins en caisse, eau-de-vie, liqueurs; enfin, les articles variés seront : le sel, les marmites, les chaises, lits, tables, la faïence, le cordage, etc., etc.; le tabac en feuille y est aussi fort recherché.

Droits d'ancre,  
de port, etc.

Nous avons dit ce qu'étaient les droits exorbitants dont on taxait dans ces îles et les marchandises importées et les produits d'exportation; mais là ne s'arrêtent pas encore les exigences du fisc, et le troqueur aura encore 90 piastres à dépenser pour se libérer complètement envers le trésor colonial. Ces 90 piastres représentent : 32 piastres de droit d'ancre, 8 de droit de port, 47 d'ouverture de registre en douane, 1 de visite au greffe, et 2 de passe-port local. En outre, lorsqu'un bâtiment de commerce mouille dans l'un des ports de ces îles, on met à bord deux gardes que l'on doit payer 300 reis ou  $\frac{3}{4}$  de piastre les deux; une fois les droits payés dans une des îles, on ne les exige plus dans l'autre.

Du reste, il arrive souvent, et on ne doit pas s'en étonner, que les capitaines troqueurs emploient avec succès des ruses de plus d'un genre pour éluder l'acquittement des droits imposés aux produits agricoles qu'ils embarquent en échange de leurs marchandises.

## CHAPITRE X.

### CÔTE DE LOANGO, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LE GABON ET LOANGO.

Bien que, sur la côte que nous allons parcourir, les vents habituels soient de la partie du sud et du sud-ouest, et que par suite, pour prolonger vent sous vergue son littoral, qui court à peu près au sud-sud-est, il soit nécessaire de le remonter du sud au nord, nous allons continuer à le décrire commercialement du nord au sud pour offrir à nos lecteurs une classification plus méthodique des fractions de côte dont il se compose; rien n'empêcherait d'ailleurs de prendre à rebours, s'il en était besoin, la description des divers points parcourus, et d'y trouver les renseignements qui seraient nécessaires.

Du reste, les 350 lieues de côte qui séparent le Gabon du cap Negro, limite de nos explorations commerciales et nautiques, n'ont plus la même physionomie que les côtes précédentes; plus on les descend vers le sud et moins on les trouve peuplées; puis ce ne sont plus, comme sur la côte des Graines, d'Ivoire, etc., des pirogues de noirs se détachant à chaque instant du littoral pour convier le bâtiment en vue à entrer en troque dans leurs parages. La traite des noirs absorbe tellement les moments et les facultés des habitants de cette côte que jusqu'ici le commerce licite n'y a pris d'extension que comme manteau propre à couvrir, près des foyers de traite, la participation que les facteurs européens ou américains prennent au criminel trafic des esclaves, en l'alimentant de leurs marchandises, et parfois même en y coopérant d'une façon plus directe.

La côte comprise entre le Gabon et le cap Lopez est une côte

basse et barrée dans toute son étendue; des arbres touffus se montrent derrière la plage de sable qui prolonge le littoral; c'est entre ces deux points, et à une quinzaine de lieues plus sud que le Gabon environ, qu'existe le foyer de traite de *Sangatang*; les factoreries à esclaves y sont dirigées par des négriers portugais et brésiliens.

Sangatang.

Une factorerie américaine est établie non loin de là; elle est censée n'y traiter que des produits licites. Ces produits sont de l'ivoire, de la cire, de la gomme copal et de l'orseille, qui commence à se montrer ici et devient de plus en plus abondant sur la côte à mesure que l'on descend plus au sud.

Produits de cette côte.

Du cap Lopez au cap Sainte-Catherine, que les naturels appellent Masetchi, la côte continue à se montrer barrée sur le littoral et couronnée de rideaux d'arbres et de quelques mornes en arrière-plan. Les factoreries de Fernand-Vas sont à peu près intermédiaires entre ces deux points; l'une d'elles est américaine, les autres espagnoles. Ce sont de grandes baraques bâties près du littoral, au fond d'une baie, dans toute son étendue. L'orseille, l'ivoire et la cire sont encore là, comme dans toutes les factoreries à deux fins que nous allons rencontrer, le but ou plutôt le prétexte du commerce établi dans cette localité. Nous en dirons autant des factoreries élevées à Sainte-Catherine, près du Rio-Cama, et dont l'une est américaine, l'autre espagnole. Indépendamment des produits ci-dessus désignés, elles traitent beaucoup de bois de diverses espèces avec les naturels; les richesses forestières sont en effet fort remarquables sur cette fraction de côte, que les naturels désignent sous le nom de pays de *Cama*.

Fernand-Vas.

See produits.

Sainte-Catherine et Rio-Cama.

See produits.

Du cap Sainte-Catherine à Mayumba, l'aspect des terres est à peu près le même qu'au nord du cap. En continuant de prolonger ce littoral, uniformément boisé, on pourra aller jeter l'ancre devant *Mayumba*, dans la baie de ce nom. Il se trouve à ce point sept à huit barracons appartenant à des Espagnols, Portugais et Brésiliens, qui résident plus particulièrement à *Loango* ou à *Kabenda*. Bien que le commerce licite n'ait guère pu prendre de développement chez ces populations, dressées de longue main par les Européens eux-mêmes à trafiquer de leurs semblables, cependant il s'y traite de l'orseille, de la cire et de l'ivoire. Les villages les plus importants qui succèdent à *Mayumba* sont ceux situés près de la pointe *Banda*; au

Mayumba.

Pointe-Banda.

nord de cette dernière se creuse une baie où existent trois ou quatre barracons à esclaves, dépendant de *Loango* et de *Kabenda*. Il arrive souvent que des caravanes d'esclaves sont dirigées par terre vers ces deux points, après avoir effectué leur départ des succursales de *Mayumba* et *Banda*, dont nous venons de parler, et des barracons de *Kilongo*, les premiers que l'on rencontre après ceux de *Banda*. *Kilongo* est encore une réunion de baraques où les factoreries d'un commerce licite peu étendu sont mêlées aux factoreries à esclaves; mais cet établissement de négriers est d'une médiocre importance auprès de ceux qui s'élèvent non loin de la baie de *Loango*.

Kilongo.

On peut évaluer à une trentaine les baraques de *Loango*, appartenant soit au commerce licite, soit au trafic des esclaves; presque toutes sont bâties hors de vue de la plage, et plus ou moins loin dans l'intérieur; celles qu'on aperçoit du large sont des factoreries établies par un Américain en vue du trafic des produits licites, lesquels sont encore ici, comme sur toute la côte que nous venons de parcourir, l'orseille, la gomme copal et l'ivoire. Ces produits, du reste, sont en quantité trop restreinte pour que le facteur américain ne trouve pas, dans les débouchés qu'offre à ses marchandises le trafic des négriers, plus de bénéfice que dans la modeste troque dont ils sont l'objet. Comme on le voit, sur la côte que nous venons de parcourir, les habitudes de traite sont invétérées parmi la population et les factoreries de commerce licite mêlées à celles de la traite des noirs; le plus souvent celles-ci même prennent le caractère et les apparences des premières. Le troqueur trouverait donc sur ces points plutôt des marchandises à placer que des produits à retirer en échange, si nous pouvions l'engager à hanter tous ces foyers de traite sans le faire participer, indirectement il est vrai, à ce trafic criminel des esclaves, dont les marchandises européennes sont le perpétuel aliment.

Loango.

Produits de cette fraction de côte.

Quant aux marchandises recherchées sur toute cette côte, ce sont principalement des étoffes de coton, mais communes, et qui prennent sur le littoral de la Guinée sud le nom générique de *fazenda*, du tabac, des fusils, de la poudre, du fer et quelques articles variés, comme bonnets rouges, manchettes, faïenceries, etc., etc.

Marchandises d'échange.

## CHAPITRE XI.

CÔTE DU CONGO, OU CÔTE COMPRISE ENTRE LOANGO ET AMBRIZ.

Si la fraction de côte que nous venons de parcourir n'offre guère qu'une série non interrompue d'établissements de traite de noirs, celle que nous allons explorer maintenant n'est pas un théâtre moins actif de spéculations de ce genre; ces spéculations, comme on le sait, sont dirigées par des agents européens ou brésiliens établis au milieu des peuplades de ce littoral.

Peu après avoir quitté Loango, on aperçoit Black-Point, espèce de cap entouré de récifs et couronné d'arbres d'une verdure foncée; en dedans de ce cap se creuse une baie dans le genre de celle de Loango. Ce point est une des étapes des caravanes de noirs dirigés par terre vers le grand foyer de traite de Kabenda; les naturels le nomment l'Chicougoula, et souvent il s'y fait des embarquements d'esclaves.

En continuant à prolonger la côte, on passe devant les petites rivières de Luisa-Loango et de Cagongo. Malymba. se trouvent 3 barracons de traite de noirs, destinés à servir de refuge et d'entrepôt aux esclaves que l'on expédie en 4 heures par terre vers ce point, pour les embarquer à bord des bâtiments négriers, si les bâtiments de guerre croiseurs se trouvent momentanément devant Kabenda même.

Kabenda succède à la pointe de Malymba; sa baie est vaste et abritée au nord par un banc de vase. La ville nègre, bâtie sur les terres élevées du fond de la baie, se compose de grandes et belles cases construites avec l'argile du pays: les rues en sont propres et assez bien tracées; ce village, fort étendu et fort peuplé, se

divise en deux parties distinctes, la partie basse et la partie haute: c'est dans cette dernière que résident les chefs. Les terres environnantes sont des plus fertiles et produisent en abondance le manioc, le riz et le maïs. En outre la population de Kabenda est fort intelligente et offre aux négriers, pour la surveillance de leurs barracons de noirs, l'embarquement de leurs esclaves et la conduite de leurs caravanes, les mêmes ressources que les Kroumanes sur les côtes nord du golfe de Guinée: comme ces derniers, les noirs de Kabenda, qu'on appelle communément des *Kabindes*, s'expatrient volontiers pour servir de matelots ou de pilotes à bord des navires de guerre ou de commerce; ils ne sont toutefois ni aussi robustes, ni aussi actifs, ni aussi aptes au métier de matelots que les Kroumanes. On le voit donc, Kabenda réunit les éléments de personnel et les produits agricoles nécessaires pour lier avec succès des opérations de traite de noirs: aussi d'immenses factoreries de traite, appartenant à 5 négriers principaux, s'élèvent-elles près de ce point; la plupart de ces baraques sont cachées dans les environs de Kabenda, à 2 ou 3 heures de distance de la ville; des factoreries de commerce licite y sont également établies dans le voisinage des premières.

Comme sur toute la côte, ce commerce licite pourrait prendre un grand développement à Kabenda, dont les produits agricoles surtout seraient, avec un peu de travail, aussi abondants que variés; mais la traite des esclaves y absorbe toutes les autres spéculations; toutefois il a semblé nécessaire aux négriers de donner une certaine extension au commerce licite, pour que des produits devinssent un semblant de cargaisons de retour destinées aux navires marchands qui viennent approvisionner leurs factoreries des marchandises propres au trafic des esclaves: car il ne faut pas croire que les navires négriers apportent eux-mêmes la valeur en marchandises de la cargaison humaine qu'ils viennent chercher à la côte; ces bâtiments ne font en quelque sorte qu'y paraître, pour en disparaître presque aussitôt, et c'est ainsi qu'ils parviennent à tromper la surveillance des croiseurs. On comprend en effet que le débarquement d'une cargaison de marchandises entraînerait des lenteurs qui les exposeraient à être capturés à tout instant: ce sont donc des bâtiments chargés à fret, ou des troqueurs, et le plus souvent des Américains qui approvisionnent d'étoffes, poudre et fusils, les factoreries à esclaves; puis au besoin les factoreries dites de commerce licite,

Les Kabindes.

Produits du pays.

leurs voisins, que les troqueurs sont censés venir approvisionner, sont là pour aviser au manque de marchandises des traitants négriers. Comme on le voit, le commerce licite, loin de nuire sur cette côte, au trafic qu'il est appelé à remplacer un jour, a plutôt donné jusqu'ici certaines facilités pour esquiver la surveillance dont ce trafic est l'objet.

Les principaux produits d'échange de Kabenda sont l'orseille, l'ivoire et la gomme copal; sur son fertile territoire, le coton, le café, le tabac, viennent naturellement et sans culture; il est donc doublement déplorable qu'un aussi beau pays soit entre les mains de gens qui, au lieu de le féconder par le travail et les transactions licites, y organisent et y propagent la plus coupable des spéculations; les Portugais ont des prétentions sur la souveraineté de Kabenda; mais la France ne les a jamais reconnues.

Les étoffes de coton, les guinées surtout, qui sont fort recherchées sur cette côte comme étoffes communes, les fers, le cuivre, l'eau-de-vie, les fusils et la poudre constituent encore ici les principales marchandises qui ont cours dans l'intérieur; mais, je le répète, la plus grande quantité de ces marchandises y servira d'éléments d'échange pour activer le trafic des esclaves, et la moindre partie sera troquée contre des produits licites.

A Kabenda succède le Zaïre ou Congo, qui est une des plus belles rivières d'Afrique: son embouchure a deux lieues de large; pendant la saison des pluies surtout, le lit de courant du fleuve entraîne au delà de cette embouchure, avec une grande rapidité, des masses flottantes de bois ou de bambous et adoucit les eaux de la mer à une distance assez considérable au large; on s'aperçoit sans peine qu'on entre dans le lit de courant à la teinte jaunâtre que prend la mer devant l'embouchure.

Les navires de fort tonnage peuvent pénétrer à une grande distance dans l'intérieur du Congo; les naturels du pays sont actifs, intelligents, adonnés au commerce, mais enclins au pillage, assure-t-on, quand le navire en traite est d'un faible tonnage, d'une facile attaque. Cette réputation, plus ou moins méritée, est d'autant plus fâcheuse que les rives du Congo sont fécondes en produits licites; l'huile de palme, l'ivoire et surtout des bois magnifiques, s'y traiteraient avec abondance, mais il faudrait s'enfoncer assez profondément dans la rivière.

Les factoreries à esclaves, dont les criminelles spéculations ont encore ici la plus grande part dans les habitudes des naturels,

sont cachées fort avant dans la rivière et dépendent pour la plupart de Kabenda; elles entretiennent des relations avec ce point, où des caravanes d'esclaves peuvent, en partant de ces succursales de traite, arriver facilement après deux jours de marche.

Les rives du Congo sont peuplées de nombreux villages, placés sous la direction de chefs qui relèvent tous du roi du Congo; les langues espagnole et portugaise leur sont familières.

Chaque navire qui mouille devant un de ces villages est tenu à payer une coutume en étoffes, armes et poudre assez considérable.

Les points de Mangal-Pequena d'abord, et de Mangal-Grande ensuite, succèdent à la pointe Padron, qui forme l'extrémité de la rive gauche de l'embouchure du Congo.

Sur ces points s'élèvent des factoreries de commerce licite et illicite, voisines les unes des autres; les premières arborent les couleurs américaines, que l'on rencontre presque partout au sein de ces factoreries à deux fins. Les terres hautes de ces parages donnent, d'ailleurs, de grandes facilités aux bâtiments négriers pour se dérober aux regards des croiseurs pendant qu'ils embarquent leurs esclaves.

Depuis le cap Padron, l'aspect de la côte est tout différent: ce sont des falaises abruptes et rougeâtres qui ont succédé aux terres boisées du Congo. Le point le plus important de traite et de troque tout à la fois que l'on rencontre après les Mangal, est celui d'Ambrizette: c'est une succursale des factoreries d'Ambriz; il s'y trouve une demi-douzaine de barracons à esclaves, ou cachés dans les bois de l'intérieur, ou voisins des factoreries, lesquelles contribuent, là comme partout, à y alimenter le trafic des noirs par le débit de leurs marchandises; toutes, d'ailleurs, se donnent une apparence des plus honnêtes, en traitant de l'ivoire, de l'orseille et de la gomme copal, qui abonde dans ces parages.

On quitte Ambrizette et on passe devant la pointe Seid-Rambambo, reconnaissable au voisinage d'un morne élevé et rocaillieux: c'est à cette pointe que viennent s'opérer les embarquements d'esclaves d'Ambriz à bord des navires négriers: ces derniers parviennent ainsi à échapper à la surveillance des bâtiments de guerre en croisière devant Ambriz même.

La baie d'Ambriz succède ensuite; c'est encore un centre de traite de noirs et de commerce licite tout à la fois: aussi y rencontre-t-on des factoreries de toute espèce; commerçants amé-

Mangal-Pequena  
Mangal-Grande

Ambrizette

Ambriz

Marchandises  
d'échange.

Le Congo.

Produits  
du Congo.

ricains, portugais et brésiliens s'y sont donné rendez-vous; naguère même il s'y voyait aussi une factorerie française, qui a été abandonnée momentanément. Il est rare que les esclaves soient maintenant renfermés dans les barracons voisins du bord de la mer, à moins que ce ne soit pour un embarquement très-prochain; c'est dans le fond des bois qu'on les dérobe aux regards, lesquels bois sont fort touffus et sans routes frayées.

La gomme copal, l'orseille et le morfil, mais surtout le premier de ces articles, se trouvent en grande quantité à Ambriz: cette gomme est apportée de l'intérieur par des caravanes qui dirigent en même temps des esclaves vers le marché d'Ambriz; d'ordinaire les traitants européens la criblent avant de l'acheter, et presque toujours dédaignent les rebuts du crible, ce qui réduit presque de moitié la quantité de gomme apportée par les traitants noirs: la poudre, les guinées bleues, les eaux-de-vie et les fusils constituent les principales marchandises qu'échangent les factoreries dans leur traite licite ou criminelle.

Produits  
d'Ambriz.

## CHAPITRE XII.

CÔTE D'ANGOLA, OU CÔTE COMPRISE ENTRE AMBRIZ ET BENGUELA.

Nous quittons Ambriz, et, nous dirigeant toujours vers le sud, nous passons devant une pointe que les naturels nomment Caporou, près de laquelle s'élève une factorerie américaine occupée plus ou moins exclusivement à la traite de l'huile de palme, de l'ivoire, des bois et de l'orseille.

Au point de Mosoulou, qui vient après, on remarque une factorerie semblable; la rivière de Zabongo s'aperçoit ensuite: elle est fréquentée presque continuellement par les embarcations de Saint-Paul de Loando, qui viennent y chercher du bois à brûler, du charbon, etc. Plusieurs pointes découpent cette partie du littoral: la plus ouest est la pointe Dandé, au nord de laquelle coule la petite rivière de ce nom; dans l'intérieur, comme sur le littoral, se trouvent de nombreux villages, dont les habitants récoltent en abondance du manioc des ignames, des haricots, etc., en un mot, une partie des produits nécessaires à l'alimentation de la nombreuse population de Saint-Paul de Loando.

A Dandé succède la baie spacieuse où coule la petite rivière de Bingo, praticable pour des embarcations: c'est cette rivière qui approvisionne Saint-Paul de Loando de fruits, de légumes, oranges, etc., et même d'eau.

Saint-Paul de Loando.

Loando ou Loanda, appelé aussi jadis Angola, est le chef-lieu des possessions portugaises de la côte d'Afrique, et, après Saint-Louis du Sénégal, le plus considérable des établissements européens sur cette côte. Sa population indigène est évaluée

Mosoulou.

Dandé.

Bingo.

à 15,000 âmes; la population européenne, à 1,200 environ. L'aspect de la ville est très-pittoresque, du large : cette ville est bâtie en amphithéâtre sur un plateau montagneux, et s'étend de la base de ce plateau jusqu'à son sommet; les maisons en sont grandes et bâties dans le style européen. Des batteries en assez bon état protègent ce port, dont l'abri est excellent et où des frégates peuvent entrer sans difficultés; des édifices publics remarquables, des rues assez bien tracées et des ressources de toute espèce font donc de Saint-Paul de Loando un point de relâche et de ravitaillement précieux pour les navigateurs des mers d'Afrique.

Les limites de la province portugaise d'Angola dans l'intérieur ne sont pas rigoureusement définies; toutefois l'influence, sinon le pouvoir du gouverneur se fait encore sentir à une soixantaine de lieues dans l'intérieur du pays, d'où les caravanes viennent aboutir sur le littoral. Naguère encore ces caravanes ne conduisaient au chef-lieu que des bandes nombreuses d'esclaves pour les livrer aux trafiquants de noirs qui y résidaient, qui y résident même encore; mais les choses ont changé depuis que le capitaine de vaisseau d'Acunha a pris les rênes du gouvernement colonial: il a compris que le pavillon portugais, que les possessions, que les autorités portugaises ne pouvaient, au mépris de tous les traités, prêter asile aux opérations des agents négriers espagnols ou brésiliens sans salir les couleurs du Portugal, sans que ces mêmes autorités ne fussent à bon droit taxées de vénalité: aussi cet officier, aussi capable qu'énergique, a-t-il su mettre un terme à un pareil état de choses; tout en frappant rigoureusement ce trafic criminel, il a pris des mesures pour donner plus d'essor au commerce licite de l'ivoire, de l'orseille, de la cire, etc., que produit cette riche contrée, indépendamment des denrées agricoles auxquelles son sol est très-favorable.

Un des obstacles que le gouverneur d'Acunha rencontre pour arriver au noble but qu'il s'est tracé est celui-ci: les objets qui constituent la presque totalité du commerce licite étaient souvent portés à Saint-Paul par les nombreux esclaves des caravanes qui venaient y aboutir; or, ces esclaves ayant cessé d'être, comme autrefois, dirigés par bandes nombreuses vers le chef-lieu, les moyens de transport manquent naturellement pour y diriger en même temps les produits licites; sans nul doute les chefs de caravanes peuvent employer à ces transports leurs

propres esclaves, et même des noirs libres intéressés à leurs opérations; mais le chiffre des produits transportés à l'aide de ces seuls moyens ne pourra que décroître si les caravanes n'ont pas, comme dans la Sénégambie, recours à l'emploi des chevaux et bestiaux pour acheminer ces produits vers Saint-Paul de Loando.

Avant d'examiner plus en détail les ressources commerciales de Saint-Paul, nous devons faire remarquer que, dans cet établissement, comme dans tous ceux que le Portugal possède à la côte d'Afrique, nos navires de commerce ne sont reçus que suivant le bon plaisir du gouverneur; nous n'avons jusqu'ici conclu, à leur sujet, aucun traité avec le Portugal, et s'il est vrai que rarement les autorités portugaises refusent des permis de commerce à nos bâtiments marchands, ces derniers n'en sont pas moins exposés, dans leurs combinaisons de troque, à des opérations incertaines, parfois à des caprices administratifs, et presque toujours à des droits de douane exorbitants et variables.

À Saint-Paul d'ailleurs, comme dans la ville de Benguela, les navires en troque ne peuvent se procurer des produits en échange de leurs marchandises que par l'intermédiaire des négociants portugais qu'ils choisissent comme correspondants: car c'est chez ces derniers que viennent aboutir les produits et les chefs des caravanes qui arrivent de l'intérieur; le bénéfice est donc moins net que dans la troque directe, et c'est ce qui a décidé une maison de commerce de Marseille à établir des factoreries à Ambriz et à Benguela, avec l'autorisation du gouverneur. Toutefois, certaines marchandises françaises, que nos navires seuls peuvent vendre avec bénéfice, sont tellement recherchées sur cette fraction de côte, que depuis plusieurs années nos troqueurs ont trouvé avantage à lier des opérations même avec les maisons portugaises de Saint-Paul; les paiements qui leur sont faits ne peuvent l'être en espèces, vu que le change de la monnaie portugaise donne en général une perte de 33 p. 100: il est donc indispensable pour eux de prendre en échange de leurs marchandises des denrées leur assurant un certain bénéfice ou au moins le pair.

La traite des produits licites a pris un certain développement à Saint-Paul, ces produits sont: les dents d'éléphant ou d'hippopotame, la cire, l'orseille, la gomme copal, et quelques pelleteries;

Insuffisance de position du commerce français dans les possessions portugaises de la Guinée.

Produits commerciaux.

Aspect de la ville.

Le trafic des esclaves sérieusement réprimé à Saint-Paul de Loando.

d'autres produits, qui sont plus particulièrement agricoles. On y traite en moindre quantité, mais sont susceptibles de prendre un développement considérable quand on sera parvenu à diminuer les habitudes de traite des noirs parmi les populations qui ce sol fertile; ce sont : les pistaches, l'huile de palme, le café, le coton, les bois de teinture, de construction, etc., etc. Entrons dans quelques détails sur chacun de ces produits, chacun de ces denrées.

L'ivoire de cette province est très-bon; les dents de 50 et 60 kilogrammes n'y sont pas rares, mais les naturels n'y pourchassent point les nombreuses troupes d'éléphants qui l'habitent avec beaucoup d'ardeur; ils trouvent moins périlleux et plus lucratif de surprendre, garrotter et vendre leurs combattants, surtout les noirs des contrées limitrophes de l'intérieur. Les noirs n'ont pas, comme ceux d'Angola, des armes à feu pour faire la guerre: aussi la dent d'ivoire se vend-elle à un prix assez élevé à Saint-Paul; les dents d'hippopotame se voient fréquemment sur les marchés de la côte.

La cire est le produit le plus abondant peut-être de la contrée; les caravanes apportent à Saint-Paul de grandes quantités de pains de cire oblongs, lesquels renferment trop de matières étrangères pour ne pas nécessiter une clarification, comme on le pratique au Sénégal.

L'orseille ou arseille est une espèce de mousse, de lichen propre à la teinture, qui pousse sur le tronc des arbres peu élevés; sa substance colorante est très-riche, mais jusqu'ici la douane s'est opposée au transport de ce produit par voie de navires étrangers: il est à supposer qu'une pareille interdiction n'est que momentané. L'orseille des possessions portugaises du continent africain est plus estimée que celle des lies voisines; elle vient en grande quantité sur toute cette côte.

La gomme copal est encore un produit dont les caravanes approvisionnent continuellement les marchés du littoral; elle y est apportée par les noirs de l'intérieur dans de petits sacs nattés de paille, souvent mélangés à des corps étrangers, et entre autres à des substances résineuses provenant de l'acacia à gomme: aussi ne se vend-elle qu'après un examen attentif et un triage sévère.

L'huile de palme paraît se recueillir en abondance dans toute la contrée d'Angola, mais les naturels n'extraient guère

du fruit des palmiers que l'huile nécessaire à leur consommation et aux usages des Européens de la province, c'est encore un des produits du sol à l'extension duquel nuit beaucoup le commerce des esclaves; l'arachide se recueille aussi dans la contrée, et une autre plante le *demdem*, espèce de petite noix de coco qui produit une huile rougeâtre très-estimée par les noirs, surtout comme médicament; les naturels de cette côte ont généralement pour habitude de se frotter les membres et le corps avec ces diverses substances oléagineuses.

Le café se trouve à l'état sauvage dans plusieurs districts de l'intérieur, mais ne se montre pas sur le bord de la mer; la canne à sucre y croît aussi spontanément sur divers points; enfin le coton y prospère sans culture là où le sol n'est pas marécageux.

Les bois de construction et de teinture se trouvent presque partout dans l'intérieur, et sur les bords des rivières; les rivières Bengo et Coanza, entre autres, approvisionnent Saint-Paul de Loando des bois de charpente qui lui sont nécessaires; mais jusqu'ici on n'a utilisé ces bois que pour les constructions des maisons dont ils étaient plus ou moins voisins; il se trouve aussi certains bois d'ébénisterie, tels que l'ébène et l'acajou, dans les forêts du pays.

Comme on le voit, les éléments de commerce licite ne manquent pas à la colonie portugaise d'Angola pour grandir dans la voie nouvelle que lui a tracée le gouverneur d'Acunha, tout en y poursuivant activement la répression de la traite des noirs. L'exemple des colonies françaises du Sénégal, de Gorée et de ses dépendances, est d'ailleurs là pour prouver aux colons portugais d'Angola que le commerce licite peut leur faire réaliser de beaux bénéfices sans qu'il soit nécessaire qu'ils se souillent les mains du honteux trafic de leurs semblables.

Les marchandises françaises qui sont recherchées à Angola, sont, d'abord, nos vins et nos eaux-de-vie de Bordeaux, puis nos étoffes de Rouen, et surtout nos guinées bleues de l'Inde, dont la pièce représente, comme au Sénégal, une espèce de monnaie courante dans l'intérieur de la province; on en fait une consommation considérable. Les planches, le fer, le zinc en feuille, le cuivre trouveront, à Saint-Paul en particulier, le débit que l'on doit s'attendre à rencontrer dans une ville bâtie à l'européenne; les comestibles français et les articles de Paris y sont aussi fort recherchés; le Brésil expédie à Saint-Paul beaucoup de sucre, de

Marchandises  
d'échange.

café et de rhum, les États-Unis beaucoup de farines et de viandes salées. Quant à la poudre, aux fusils, aux cuivrieres, et autres marchandises principalement destinées aux transactions avec les naturels, ce n'est pas chez ces derniers, mais bien chez les colons portugais, les intermédiaires obligés de tout commerce à Angola, qu'il y aura lieu de les placer, si toutefois ces messieurs offrent des retours assurés au troqueur. Nous quittons Loando et nous dirigeant de nouveau vers le S., en prolongeant la côte, nous apercevons le cap Palmarinhas et la barre de Carimba que franchissent les caboteurs pour pénétrer dans un espèce de lac salé où la pêche est exercée fructueusement par les naturels. Nous doublons le cap Palmarinhas, et nous arrivons devant l'entrée de la rivière de Coanza, accessible aux petits bâtiments de commerce. Les rives de la Coanza sont couvertes de bois, de palmiers à huile, de bambous, etc.; les colons de Saint-Paul y établissent souvent des scieries pour les besoins de leur construction; les naturels qui peuplent ses rives récoltent principalement des substances oléagineuses; c'est le plus beau cours d'eau de la colonie portugaise d'Angola: il remonte à près de 150 lieues dans l'intérieur, et reste navigable pour les petits navires qui en franchissent la barre pendant une cinquantaine de lieues environ à partir de son embouchure; on conçoit que les agents négriers de la province aient su tirer un grand parti de cette voie commode pour le transport des esclaves provenant de l'intérieur; aussi l'embouchure du Rio-Coanza a-t-elle été, est-elle encore surveillée très-attentivement par les croiseurs comme favorable à l'embarquement des noirs esclaves à bord des bâtiments négriers. Nous continuons à prolonger la côte, qui se montre couronnée de palmiers, abrupte et découpée de grandes taches jaunâtres; nous dépassons les caps Ledo, Saint-Bras, et l'emplacement où était bâtie jadis la ville de Benguela que nous retrouverons plus S. tout à l'heure, et nous nous arrêtons devant *Novo-Redondo*, dont nous apercevons le petit fort. L'approche de ce comptoir portugais est rendu dangereux par le banc qui s'étend au large dans l'O., à environ 3 milles; la barre du littoral y est forte et rend les communications difficiles: aussi les navires qui viennent y commercer mouillent-ils le plus souvent à 6 milles dans le S., au point de *Kicombo*, où des chaloupes viennent leur apporter les produits et prendre des marchandises. Cette absence d'abri, à *Novo-Redondo*, est d'autant plus

Barre de Carimba.

Rio-Coanza.

Novo-Redondo.

fâcheuse, que les produits licites, et surtout l'orseille, s'y trouvent en abondance.

L'établissement s'élève sur une montagne au pied de laquelle coule la petite rivière de *Novo-Redondo*; un bois de palmiers s'étend sur la rive droite de cette rivière et donne un aspect riant à la vallée. Le fortin est bâti sur le versant de la colline qui fait face à la mer: c'est tout simplement une muraille formée de grosses pierres assez mal jointes ensemble et en partie écroulées; il s'y trouve six hommes de garnison; une dizaine d'Européens, la plupart italiens déportés, résident à *Novo-Redondo*; le commerce de ce point est presque tout entier dans les mains d'un seul traitant, qui a nom *Nicolao*: c'est donc à lui que le troqueur aura affaire s'il se présente devant *Novo-Redondo* pour y jeter quelques marchandises en échange de l'ivoire, la cire, l'orseille, etc., que l'on y trouve parfois en assez grande quantité.

A 2 lieues au S. de *Novo-Redondo* s'aperçoit *Kicombo*, où s'élèvent des factoreries de traite licite, mais pouvant, comme toutes celles de la fraction de côte que nous allons parcourir, servir au besoin à la traite illicite des esclaves. Le mouillage de *Kicombo* est assez sûr, bien que la baie ne soit pas très-fermée; l'aiguade y est excellente, et c'est beaucoup, sur un littoral où l'eau douce ne se fait que difficilement; le ruisseau où on va la prendre n'est séparé de la mer que par une langue de sable large d'une cinquantaine de mètres environ, sur laquelle on roule les pièces à eau pour les embarquer de mer haute dans la chaloupe, à l'aide d'une trévière.

A *Egito*, que l'on aperçoit après *Kicombo*, s'élèvent encore des factoreries portugaises dans le genre de celles que je qualifie du nom de factoreries à deux fins: les communications y sont, d'ailleurs, fort difficiles.

Nous continuons à prolonger la côte, qui se montre, à mesure que nous avançons dans le S., de plus en plus composée de falaises arides et élevées; ces falaises se développent, près du littoral, sur deux plans assez rapprochés: en arrière-plan, on aperçoit de hautes montagnes situées à une grande distance dans l'intérieur et dont les pics accidentés sont bien plus élevés encore que les falaises du littoral. Nous passons devant l'entrée de la petite rivière d'*Anha*, qui est à environ 15 ou 18 milles d'*Egito*, et dans laquelle on trouve à traiter de l'orseille, de la gomme copal et divers autres produits. Nous continuons à

Kicombo.

Egito.

Rivière d'Anha.