Le commerce de la gomme arabique

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **9 (1888)**

Heft 4

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-133352

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

merce, fonctionne en combinaison avec celui des bateaux à vapeur de Cadix à Tanger.

LE COMMERCE DE LA GOMME ARABIQUE

Dans notre IIIme Année, nous avons donné, p. 73 à 77, sur les *Acacias gommiers en Afrique,* un article dans lequel nous avions surtout en vue le Sénégal et la gomme fournie par cette colonie française. Nous avions eu garde, cependant, d'oublier le Soudan oriental, et nous avions mentionné entre autres l'installation à Khartoum d'un certain nombre de maisons anglaises, françaises, italiennes, pour l'exploitation de la gomme dite arabique dans la région du haut Nil. Les succès obtenus au début par les commerçants européens ont naturellement été compromis par la révolte du Mahdi, et par la rupture des communications avec le Caire et Alexandrie d'un côté, avec Souakim et Massaoua de l'autre. Il en est résulté, pour le commerce européen, une grande perturbation et une augmentation considérable dans les prix de la gomme. Notre attention ayant été attirée sur ce fait spécial, nous avons tenu à nous rendre un compte précis des changements survenus à cet égard, et nous avons été heureux de profiter des bons offices d'un de nos compatriotes pour être mis en rapport avec la maison Gehe et Co de Dresde, parfaitement renseignée sur ce sujet, afin de donner à nos lecteurs des informations exactes sur les conditions actuelles du commerce de la gomme du Soudan. C'est du mémoire que cette maison a bien voulu nous adresser que nous extrayons ce qui suit :

Il y a sans doute en Arabie des plantations d'acacias qui fournissent de la gomme ; cependant l'exportation directe de produits de ce pays est fort peu de chose. C'est à la gomme africaine que l'on donne le nom de *gomme arabique,* parce qu'autrefois et, jusqu'à un certain point, aujourd'hui encore, une partie de la gomme fournie par la côte des pays somalis et par les territoires africains de la mer Rouge, était d'abord envoyée dans les ports d'Arabie, pour être de là réexpédiée en occident. La gomme dite de Djedda doit son nom au port d'Arabie d'où elle est embarquée pour l'Europe. Néanmoins, c'est bien l'Afrique qui est, à proprement parler, la patrie des acacias ou mimosas qui secrètent la gomme. Ils y occupent une zone qui traverse le continent tout entier, du Sénégal à la mer Rouge, par le Soudan, la Lybie, la Nubie et l'Égypte. On trouve aussi des forêts de mimosas au Sennaar, sur le Nil bleu, en Abyssinie et dans les pays somalis. Toutefois la gomme en est de qualité inférieure. La meilleure gomme, la blanche, la seule qui puisse être

employée en médecine, est celle qui provient de l'*acacia senegalensis* du Kordofan. L'arbre atteint environ six mètres; il se distingue des nombreuses espèces d'acacias par ses fleurs en grappes de cinq à huit centimètres de long, dépassant de beaucoup les feuilles, ainsi que par leur couleur jaune pâle, presque blanche. La vraie gomme arabique du Kordofan forme des morceaux oblongs ou sphériques, ou encore vermiculaires, traversés de crevasses nombreuses et se cassant facilement comme du verre. Du Kordofan, elle était transportée par une route tendant au nord jusqu'à Dalté, port sur le Nil, ou bien par Khartoum au Caire et à Alexandrie, qui étaient les deux principaux ports d'exportation pour les meilleures espèces de gomme africaine.

Les qualités inférieures de gomme provenant de mimosas du sud de l'Afrique sont transportées à la côte orientale, d'où elles arrivent en Europe, en partie par Bombay, sous la désignation de gomme des Indes orientales.

L'importance de la récolte de la gomme subit des fluctuations considérables dues surtout aux conditions météorologiques de l'année. En outre, les éléphants, les babouins, les antilopes peuvent exercer de grands ravages en arrachant les arbustes, en en dévorant les feuilles ou en en rongeant l'écorce.

La guerre du Soudan et l'anarchie qui en est résultée ont exercé ces dernières années une influence pernicieuse sur la production et sur l'exportation de la gomme africaine. La quantité exportée a diminué d'année en année; aujourd'hui on n'en exporte plus. Si, malgré cela, la gomme n'a pas fait complètement défaut jusqu'ici, cela vient de ce que d'autres espèces de gomme, de Berbérie, d'Australie, des Indes orientales, de Tunisie et d'Algérie, ont remplacé dans le commerce la gomme du Kordofan.

La statistique des deux places de Trieste et de Londres, les centres principaux du commerce de la gomme, permet de se rendre compte de la diminution survenue dans la production de la gomme africaine et de l'augmentation de celle des autres pays producteurs.

Pour Trieste, l'importation de la gomme du Kordofan a été

en 1880	de	20,637 surons[1].
1881		16,843
1882		12,272
1883		10,383
1884		5,983

[1] Colis de gomme du poids de 80 à 90 kilog. couverts d'une peau de bœuf fraîche.

Tandis que la gomme importée des Indes orientales et d'Arabie à Londres a été en 1880 de..... 9,536 surons.

1881	9,267
1882	12,807
1883	14,985
1884	18,677
1885	31,110

Ainsi, pendant que l'exportation de la gomme africaine pour Trieste diminuait d'année en année, puis cessait tout à fait, celle de Londres, non seulement n'a point diminué ces dernières années, mais elle a augmenté d'une manière notable, ce qui s'explique par le fait qu'à Londres arrivent essentiellement les gommes des Indes orientales, de l'Australie, du sud de l'Afrique, qui sont entrées dans le commerce lorsque le manque des vraies gommes africaines s'est fait sentir ; ce sont elles qui, de plus en plus, sont employées aujourd'hui.

Dans ces conditions-là, et à mesure que l'importation de la gomme du Soudan a diminué, le renchérissement des prix s'en est suivi naturellement. Aujourd'hui, la vraie gomme naturelle du Kordofan se paie jusqu'à 340 shillings, et les qualités de choix jusqu'à 600 shillings le quintal, tandis qu'en 1883 on obtenait les mêmes qualités pour 55 shillings et 100 shillings.

Il est probable que les prix des gommes se maintiendront longtemps encore aux taux où ils sont cotés aujourd'hui, car le rétablissement de l'ordre au Soudan ne paraît pas prochain, et en tout cas il faudra un certain temps avant que l'on puisse rassembler les récoltes et renouer les communications commerciales actuellement interrompues.

LA RAMIE EN ALGÉRIE

Nous avons parlé, dans notre dernier numéro, p. 77, des encouragements accordés par le gouvernement français à la culture de la ramie dans sa colonie algérienne. Depuis un certain nombre d'années, en effet, des essais ont été faits pour y introduire cette plante, dont les propriétés textiles peuvent rivaliser avec celles du lin, du chanvre, du coton et même de la soie. Des rapports ont été adressés à ce sujet au ministère de l'agriculture ; une commission dite « de la ramie » a été nommée pour s'occuper de la question. Le moment nous paraît venu d'informer nos lecteurs de ce qui a été fait à cet égard, en disant d'abord quelques mots