

Aperçu sur la flotte anglaise

Quoique la banane fut connue des hommes depuis plus de 2.000 ans, elle était encore considérée dans les îles britanniques, jusqu'à 1890, comme un rare et luxueux produit tropical.

Au cours des dix années suivantes, les livraisons augmentèrent constamment en provenance des îles Canaries. Mais ce ne fut qu'à partir du premier bateau en provenance de Jamaïque (mars 1901) que les prix baissèrent et qu'une distribution plus étendue permit au peuple britannique de mieux apprécier ce fruit.

La Compagnie Elders Fyffes fut le pionnier du commerce bananier aux Antilles Britanniques qui, depuis le premier chargement de 1.000 régimes en 1901, se développa jusqu'à une importation de 400.000 régimes hebdomadaires douze ans après.

Ceci ne fut pas accompli sans beaucoup d'efforts, particulièrement pour pallier les problèmes de transport des fruits sur un trajet de 4.000 miles.

Dans les premières années, une grande partie des fruits arrivaient mûrs et ne pouvaient être réexpédiés sur les marchés intérieurs. Donc, le point essentiel était de maintenir les fruits verts pendant quatorze jours de voyage et ce problème fut solutionné par l'introduction des installations de réfrigération.

Tout au début de ce trafic, Elders et Fyffes eurent à surmonter de nombreuses difficultés. Les autorités portuaires furent encouragées à améliorer les facilités de déchargement, les Compagnies ferroviaires à fournir des wagons spécialement isolés, propres à ce trafic, les grossistes à acheter et à se perfectionner dans la maturation du fruit, et enfin les détaillants furent éduqués sur la façon de présenter et de vendre les fruits au public.

La Société Elders et Fyffes commença à construire ses propres navires. Le premier, spécialement équipé pour le transport bananier, remonte à 1903 et le nombre en augmenta graduellement. A la veille de la première guerre mondiale, elle possédait 18 navires et 4 étaient en construction. Tous, à l'exception d'un seul, furent réquisitionnés par

le Gouvernement et 11 furent perdus au cours des opérations de guerre.

En 1930, la flotte britannique possédait 36 navires, mais ce nombre fut réduit, par suite des ventes ou de mise hors d'usage, à 21 navires en septembre 1939.

Une fois de plus, par suite de la guerre, la flotte bananière fut réquisitionnée et paya son tribut. En effet, au moins 14 navires furent perdus.

Depuis 1945, 2 navires furent construits, 6 furent achetés et 1 vendu à la ferraille. Ainsi, actuellement, la flotte bananière se compose de 14 navires.

Tous ceux-ci sont des navires de 3.500 à 3.800 tonnes, ayant une capacité de charge de 1.200 à 1.800 tonnes. Ils assurent le transport des bananes, soit des Antilles Anglaises, soit du Cameroun Britannique, territoires d'où la Société Elders et Fyffes commença à transporter des bananes à la requête du Colonial Office en septembre 1939. Ce service entre le Cameroun Britannique et la Grande-Bretagne continua jusqu'en novembre 1939, époque à laquelle les importations de bananes, de quelque provenance que ce soit, cessèrent. Les 21 navires furent alors utilisés à d'autres services et le pavillon familial de couleur bleue qui, depuis 1929, est la marque commerciale d'Elders et Fyffes fut obligatoirement amené. Le transport des bananes du Cameroun Britannique reprit au début de 1946. Ce territoire producteur de l'Ouest Africain a fait de tels progrès dans le développement de la culture bananière que les exportations dépassent de loin celles de la Jamaïque.

Les bananes, en provenance de l'Empire Britannique, sont déchargées dans les ports de Bristol, Liverpool et Southampton au moyen d'élevateurs et de convoyeurs électriques du navire à quai. Ensuite, elles sont chargées en wagons ventilés en été, chauffés en hiver, pour être expédiées aux grossistes en vue de la maturation. Les chemins de fer, étant donné la matière périssable du fruit, donnent la priorité au trafic bananier et il est rare qu'un wagon mette plus d'une nuit pour parvenir au destinataire. Le mot d'ordre, à tous les stades du trafic bananier, de la plantation au consommateur, est : Prendre soin du fruit.

La banane aux îles Canaries

Situées en plein Océan Atlantique, un peu au-dessus du Tropique du Cancer, les îles Canaries constituent deux provinces espagnoles isolées où se croisent les routes maritimes et aériennes qui unissent le vieux continent à l'Amérique du Sud et à l'Afrique Occidentale.

L'archipel canarien comprend sept grandes îles : Ténériffe, Grande Canarie, Palma, Gomera, Lanzarote, Fuerteventura et Hierro.

La douceur de leur climat était déjà réputée aux temps les plus reculés et à un tel point qu'on les qualifia de « fortunées ». Dans les régions côtières des Canaries, la tem-

pérature ne dépasse jamais 28° C en été et ne descend pas au-dessous de 14° C en hiver ; les moyennes varient entre 18 et 24° C sans qu'on observe les changements de saison qui caractérisent les climats continentaux.

Dans ces régions, on cultive à grande échelle le bananier dit canarien, chinois ou nain, dont l'introduction aux Canaries n'est pas connue exactement.

Sans entrer dans des considérations d'ordre historique, on peut assurer que la culture du bananier ne se développa aux Canaries, avec le caractère d'exploitation agricole, qu'à la fin du XIV^e siècle lorsque déclina la production de

la cochenille à carmin remplacée peu à peu par celle de la banane.

La culture de cette plante s'étendit rapidement de 1885 jusqu'au début du XX^e siècle. Les premières années, les expéditions de ce fruit si délicat étaient dirigées presque exclusivement sur l'Angleterre mais bientôt les expéditions de bananes des Antilles sur l'Europe provoquèrent la répartition du fruit canarien sur les autres marchés du vieux continent. L'Allemagne et la France suivirent, par ordre d'importance, le marché anglais, en tant que consommateurs de bananes canariennes jusqu'à la première guerre mondiale.

Plus tard, entre 1930 et 1940 survint une nouvelle crise pour la banane canarienne dont la production et le commerce parvinrent à s'organiser harmonieusement et rationnellement en 1938. Ce travail fut réalisé par la « Confederacion Regional de la Exportacion del Platano » (C. R. E. P.), organisme dépendant du « Sindicato Vertical de Frutos y Productos Hortícolas » qui encadre et dirige en Espagne toute la production et le commerce des fruits et légumes de ce pays.

La C. R. E. P. fut créée en novembre 1937, alors que la richesse bananière de ces îles se trouvait menacée pour de multiples raisons et qu'il était urgent de soumettre l'exportation de la banane à une organisation très rigoureuse, afin de la sauver. Cet organisme, entre autres, a pour fonctions :

a) Assurer le fret pour le transport maritime en général, les contrats se faisant par adjudication. Dans tous les cas, le paiement des frets se fait par l'intermédiaire de cet organisme.

b) Effectuer pour son compte ou par adjudication les dépenses afférentes au chargement de la marchandise à bord.

c) Indiquer le prix de vente de la banane au port de destination ou d'origine.

d) Assurer la vente en commun sur les marchés où l'on n'accepte que la consignation, lorsque la majorité le décide ainsi. Chaque entité exportatrice se voit ainsi obligée d'envoyer sur ces marchés les quantités proportionnelles que lui indique cet organisme.

e) Constater les avaries que pourraient présenter les fruits à leur arrivée au port de destination.

Les autres fonctions essentielles de cet organisme sont : autoriser, contrôler et surveiller les opérations d'exportation, contrôler la qualité du fruit, le chargement, l'arrimage et le conditionnement des navires, fixer les types d'emballage, surveiller toutes les opérations nécessitées par le fruit et fixer les parts à exporter sur les différents marchés.

La C. R. E. P. est constituée par deux sections provinciales nommées « Federacion Provincial de la Exportacion del Platano de Santa Cruz de Tenerife » et « Federacion Provincial de la Exportacion del Platano de las Palmas ». Les assemblées de la C. R. E. P. ont lieu chaque semaine dans les capitales des deux provinces canariennes, afin de fixer les parts et coefficients d'exportation vers les différents marchés selon la production pour la période considérée.

La banane a été, pour les îles Canaries, au milieu du

siècle dernier, la base fondamentale et constante de l'économie canarienne. Avec des périodes alternées de splendeur et de crise, elle a représenté constamment le principal pouvoir d'achat des insulaires et a eu une répercussion sur les activités les plus diverses de l'archipel. Annuellement, les bananes représentent une valeur d'environ 700 millions de pesetas, qui ont une influence sur la vie de 700.000 habitants environ. Elles sont un facteur essentiel des activités des îles et le véritable thermomètre de leur économie. Le commerce, orienté les premières années vers l'exportation, a évolué vers le marché national, au point que la banane est arrivée à devenir un des desserts préférés des Espagnols ; malgré la très grande saveur et la variété des fruits espagnols, l'Espagne est devenue le principal marché des Canaries.

La consommation nationale est passée ainsi de 30.000 tonnes en 1939 à 120.000 environ ces dernières années.

Toutefois, en ce qui concerne l'exportation, parmi les plus importants, les principaux marchés sont les marchés allemand, suédois, anglais, danois, suisse, belge, etc...

N'oublions pas que la banane présente le caractère singulier, qui le distingue des autres fruits frais, de pouvoir se trouver toujours sur le marché en grandes quantités, sans les absences saisonnières des autres fruits, ce qui lui donne une valeur commerciale très supérieure reconnue par toutes les entreprises de commerce de fruits, des centres de consommation nationaux ou étrangers.

Nous donnons ci-dessous les chiffres d'exportation de la banane pour l'année 1951.

Pays	Tonnes métriques
Allemagne	23.470
Belgique	241
Autriche	500
France	2.293
Grande-Bretagne	27.027
Hollande	1.563
Irlande	2.790
Italie	1.775
Norvège	81
Suède	18.063
Suisse	5.810
Maroc Français	2.424
Tanger	746
Total pour l'Archipel	86.783

Exportation totale par Santa Cruz de Ténériffe : 43.732 t. = 50,39 %.

Exportation totale par las Palmas : 43.051 t. = 46,61 %.

Les ports les plus importants pour le chargement de la banane sont : Puerto de la Luz, à las Palmas, qui a une grande longueur de quais et dont le mouvement de bateaux atteint un chiffre très élevé, et celui de Santa Cruz de Ténériffe qui a aussi une longueur suffisante de quais et un mouvement de bateaux qui se rapproche du précédent. On utilise aussi le port de Santa Cruz de la Palma qui, bien que port secondaire, a des quais suffisants pour les bateaux de

fort tonnage et permet de charger directement les fruits cueillis dans cette île. Par ces ports, on exporte à l'étranger plus de 100.000 tonnes de bananes représentant, à un prix approximatif de \$ 130 la tonne, environ 13 millions de dollars, chiffre assez éloquent pour se passer de commentaires.

Ces ports des Canaries sont parfaitement équipés pour la réception et le chargement du fruit.

Le transport de la banane jusqu'à ces ports se fait par camions, étant donné qu'il existe des routes excellentes, mais pas de chemin de fer. La distance moyenne des stations d'emballage aux quais d'embarquement est d'environ 45 km dans l'île de Ténériffe et de 30 km à la Grande Canarie. En ce qui concerne les transports maritimes, ils sont très importants étant donné le caractère insulaire, il

existe des lignes régulières desservant périodiquement les principaux ports européens et nationaux. Cette périodicité est nécessaire, la coupe des régimes étant hebdomadaire. On ne peut, par conséquent, retarder l'embarquement du fruit.

Les ports péninsulaires de réception de la banane sont divisés en plusieurs zones : zone Nord, zone Sud, zone du Levant, etc...

Il faut signaler enfin que s'il n'y a pas de flotte bananière espagnole, il existe, et de plus on construit, des navires fruitiers magnifiquement équipés. L'Espagne espère disposer d'ici peu d'une flotte suffisamment importante pour assurer le transport maritime de ses fruits.

Manuel MONTES ORTEGA.

Aperçu sur la flotte bananière des États-Unis ⁽¹⁾

Les États-Unis s'apprêtent à célébrer le cent-cinquantième anniversaire du rattachement de notre ancienne Louisiane à la bannière étoilée à la suite de la vente faite par Napoléon. Le trafic bananier des États-Unis pourrait également célébrer son cent-cinquantième, puisque c'est en Louisiane, à la Nouvelle-Orléans que, dès 1803, des chargements occasionnels de bananes eurent lieu. Mais le premier chargement de bananes dont il est fait mention dans les Annales Commerciales Fruitières Américaines est celui de 33 régimes de bananes rouges livrés par le trois-mâts goélette Reynard à New-York en juillet 1804.

En 1843, un commissaire de New-York, John Pearsall vendait un chargement de 300 régimes de bananes rouges. En 1845, il recevait deux autres chargements de bananes. Dès 1850, des clippers goélettes apportaient de plus forts tonnages de bananes rouges et courantes à New-York, Philadelphie et parfois Baltimore. Quand ces arrivages étaient en bon état, les prix de vente de la banane étaient de 10 cts à 25 cts la pièce (au cours actuel du dollar, de 40 à 100 fr.).

Pendant la fin de la guerre de Sécession à la Nouvelle-Orléans arrivaient, malgré le blocus, des bananes en provenance du Honduras. Les importateurs étaient en majorité des émigrants italiens, parmi lesquels se trouvaient les trois frères Vaccaro qui fondèrent la Standard Fruit Company, au début de notre siècle.

C'est après la guerre civile que le premier trafic bananier régulier se créa entre Panama et New-York. C'est un steward d'origine allemande qui naviguait sur un des premiers navires de la Pacific Mail qui le créa. Il effectua un premier chargement de 72 régimes en 1864 qu'il vendit à New-York, après onze jours de voyage, avec un bénéfice de 1.000 pour cent. Il devint le principal vendeur de bananes de New-York.

En 1870, la Société Frank frères importait en été 3.000 régimes. Dès 1872, elle essaya de réexporter des fruits par

voie ferrée vers l'intérieur du pays dans des villes comme Saint-Louis et Cincinnati. Ce fut un échec.

Mais dans l'histoire, passionnante comme un roman, du développement et de la création du trafic bananier des États-Unis et de l'Amérique centrale, c'est la ville de Boston qui a été à l'origine de l'actuelle flotte bananière des États-Unis.

La naissance de cette flotte peut être attribuée au capitaine Lorenzo Baker, originaire du Massachusetts. Commandant et principal propriétaire d'une goélette de pêche « le Télégraphe » de 85 tonneaux, au cours d'un voyage retour qui l'avait conduit à Bolivar, sur l'Orénoque au Venezuela, il s'arrêta à Port-Antonio en Jamaïque. Il y acheta, en juin 1870, un chargement de 160 régimes de bananes qu'il paya un shilling pièce. Il les revendit avec un bénéfice de 2 dollars, onze jours après à New-Jersey. Ce voyage l'incita à s'intéresser à ce trafic après sa campagne de pêche d'hiver. En mars 1871, il repartit pour la Jamaïque afin de prendre un chargement plus important. Parti le 11 mai avec un chargement de plus de 400 régimes de bananes, il ramena sa cargaison le 29 mai à Boston. Il continua son trafic pendant les mois d'été, seule période où, à cette époque, les fruits pouvaient être vendus sur la côte est des États-Unis.

Voyant l'intérêt de ce commerce, il se rendit en Jamaïque pour prospecter les fermes côtières et inciter les fermiers à produire plus et avec soin des bananes en vue de leur vente aux États-Unis et non de façon occasionnelle ou seulement pour les marchés locaux. Il revint à Boston, où il acquit en participation la goélette « Eunice P. Newcomb » de 109 tonneaux, qui pouvait transporter dans ses cales et entrepôts de 1.800 à 2.000 régimes de bananes.

Dès le début, il s'était lié avec un vendeur, André Preston, de la Société Seaverns et Cie de Boston. Tous deux, s'ils ne furent pas les premiers à s'occuper de ce trafic, furent les premiers à s'y intéresser de façon rationnelle et pratique du point de vue culturel et des méthodes d'importation.

1. Nous remercions M. J. N. Kelley-Manager Fruits Dispatch Company de la documentation qu'il nous a aimablement communiquée.