Après la fin de la guerre qui se poursuit actuellement dans l'Afrique du Sud et quel qu'en soit le résultat, il est certain que le Transvaal rentrera dans l'Union douanière. Par suite tous les pays du Zambèze, sauf les pays portugais et allemands se trouveront réunis dans une même législation douanière, et même en ce qui concerne ces deux exceptions il paraît probable que l'unification se fera promptement.

Dans son ensemble le tarif de l'union est nettement protectionniste. Il assure d'abord des débouchés certains aux produits agricoles du pays, puis les importateurs venant à combler les déficits de production, il est perçu dans les ports d'entrée des taxes qui sont considérées comme un impôt indirect de consommation destiné à procurer des revenus publics.

Ces taxes sont du reste le seul impôt indirect payé en Afrique du Sud à l'Etat. Les communes et les conseils divisionaux — correspondant à nos préfectures — imposent aussi leurs administrés, mais ils disposent de ces revenus en dépenses locales.

Capetown, comme port de réception des marchandises d'outre-mer pourrait se plaindre des tarifs de douane très élevés sur certaines marchandises, mais en tant que ville intéressée à la prospérité des districts agricoles qui l'entourent, elle a lieu d'être satisfaite du régime douanier.

Importations de Capetown en 1899.

La valeur des marchandises importées à Capetown en 1899, et déclarées pour la consommation dans l'union douanière a été de 4.619,098 liv. sterling n'y comprenant pas les marchandises en transit pour la Rhodésie et pour le Transvaal, ni les importations du gouvernement impérial ou animaux, provisions et munitions de guerre, ni les impor-

tations du gouvernement de la colonie.

Il est intéressant de noter que Capetown est à la tête des ports de la colonie pour les importations du Cap. Le chiffre de Port-Elizabeth n'a été que de 3,803,372 liv. st., celui d'East London de 2,021,187 liv. st. Cela donne, avec quelques petits ports de moindre importance, un total de £10,854,235 pour la colonie.

Les affaires ayant été très restreintes pendant le dernier trimestre de 1899, à cause de la guerre, il y a un déficit d'importations sur l'année précédente, mais il n'est que peu marqué. Il est dans le rapport de 2.18 p. c. pour Capetown, de 1.12 p. c. pour Port-Elizabeth et de 14.15 p. c. pour East-London.

Somme toute, Capetown ressort très bien de cette comparaison, et apparaît comme le principal centre de distribution des marchandises importées et consommées dans la colonie.

Les droits de douane perçus à Capetown pendant l'année 1899 ont été de 724,648 liv. st. et pour la colonie entière ils ont été de 1,709,457 liv. st.

Chemins de fer.—Capetown est la tête de ligne du système ouest et comme les autres ce réseau fut pendant le dernier trimestre de 1899 coupé des communications avec l'intérieur par les Boers.

Capetown se trouva séparé du Transvaal, de l'Orange, de Kimberley, Mafeking et la Rhodésie.

De là une grande perte de trafic, mais cette perte a été plus que compensée par le transit des hommes de troupe, des animaux, des munitions et des approvisionnements.

Pour la première fois depuis 1883, les recettes du système occidental sont plus élevées pour l'année que celles du Midland.

Pendant l'année, l'extension des