

numéro

12

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Stratégies navales :  
l'exemple de l'océan Indien  
et le rôle des amiraux*

Bouchon – 979-10-231-1761-5



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :  
l'exemple de l'océan Indien  
et le rôle des amiraux**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010  
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3  
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8  
**Bouchon – 979-10-231-1761-5**  
Haudrière – 979-10-231-1762-2  
Guérout – 979-10-231-1763-9  
Bonnichon – 979-10-231-1764-6  
Dupouy – 979-10-231-1765-3  
Weber – 979-10-231-1766-0  
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7  
Barazzutti – 979-10-231-1768-4  
Ybert – 979-10-231-1769-1  
Hroděj – 979-10-231-1770-7  
Villiers – 979-10-231-1771-4  
Jeanne – 979-10-231-1772-1  
Louvier – 979-10-231-1773-8  
Lenhof – 979-10-231-1774-5  
Boureille – 979-10-231-1775-2  
Grosvallet – 979-10-231-1776-9  
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou .....	5
---------------------------	---

## STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon .....	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII <sup>e</sup> et XVIII <sup>e</sup> siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon .....	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy .....	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber .....	91

## LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré .....	107
Les Amiraux de France (XVI <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles) Michel Vergé-Franceschi .....	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti .....	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers .....	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) Patrick Louvier .....	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof.....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille .....	291

#### VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet .....	313
--	---	-----

#### CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou.....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

# Stratégies navales et commerciales dans l'océan Indien





# L'EXPANSION DE L'ISLAM DANS L'OCÉAN INDIEN À L'ÉPOQUE MÉDIÉVALE

*Geneviève Bouchon*

*Directeur de recherche honoraire au CNRS*

L'océan Indien est le seul qui ait une histoire plus que millénaire. Jusqu'au xv<sup>e</sup> siècle, l'Atlantique n'était que « la mer de ténèbres », parcourue de monstres et hantée de légendes, le Pacifique était inconnu, tout comme l'Arctique et l'Antarctique, alors que l'océan Indien était au cœur du monde. Si l'Inde lui a donné son nom, c'est que le pouvoir maritime que ses peuples ont exercé au cours des âges a marqué tout le passé de l'Afrique orientale, du golfe Persique, de l'Asie du Sud et de l'Extrême-Orient. C'est par la mer que l'Inde rayonne encore sur toutes ces contrées, qu'elle a profondément marquées de son empreinte culturelle.

Située au carrefour des voies maritimes qui relient les trois continents du Vieux Monde, l'Inde était l'escale indispensable pour réparer les navires et attendre les vents favorables pour aller plus loin. C'est là que se croisaient les routes et se nouaient les réseaux. Cette situation stratégique dans les échanges océaniques est due à l'existence de deux moussons dont les effets sont contraires. Les vents de l'une, qui soufflent de juin à novembre, dirigent vers les rivages indiens les navires venant d'Afrique et de la mer d'Arabie, tandis que ceux de l'autre, qui soufflent de novembre à mars, poussent vers ses côtes les embarcations venant de la mer de Chine et de l'archipel malais. D'abord régionale, l'observation de ce phénomène ne semble être devenue globale qu'au début des temps historiques, lorsque les produits naturels (or, épices) commencèrent à s'échanger entre les rives africaines et asiatiques.

## L'« EAU NOIRE »

Alors que la position géographique de l'Inde semblait lui donner la maîtrise de ces routes maritimes, son expansion fut freinée par un fait socio-religieux qui a marqué son caractère et ses limites : pour un Indien de tradition brahmanique, la terre était et reste sacrée, et la mer impure. Celui qui se risquait à vivre sur l'« eau noire » (en sanscrit : *kāla pani*) ne pouvait plus se livrer aux purifications

rituelles liées à la nourriture, aux soins médicaux et aux rapports sexuels. Les textes sanscrits proscrivaient les voyages au long cours. Les *Lois* de Manu, entre autres, recommandaient de se tenir à l'écart de ceux qui s'y étaient livrés<sup>1</sup>. La morale brahmanique classait le voyage en mer parmi les péchés graves, ce qui en détournait les membres des hautes castes, et n'y incitait guère les autres.

Le plus ancien pouvoir maritime que l'on peut étudier à l'époque historique alla à l'encontre de cette tradition. Il était né de l'impulsion religieuse du bouddhisme (VI<sup>e</sup> siècle avant J.-C.), qui s'étendit alors sur la plus grande partie de l'Inde, provoquant un élan missionnaire qui irradiia toute l'Asie du Sud-Est, le Sri Lanka et certaines îles de l'Indonésie. La religion bouddhique ne tenait pas compte de l'impureté provoquée par l'océan<sup>2</sup>. Elle avait brisé les entraves qui avaient jusque-là retenu marins et marchands dans les limites de la terre sacrée. L'expansion du bouddhisme permet d'observer un fait constant, qui porta l'islam et se perpétua jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'association du marchand de mer et du prêcheur, embarqués sur le même navire pour conquérir les richesses et les âmes.

10

Les bouddhistes essaimèrent sur tous les rivages. Ils n'y apportèrent pas seulement des produits mais aussi des idées, des croyances et des institutions. Les mobiles conjugués des intérêts économiques et du prosélytisme donnaient à l'entreprise un dynamisme constant. C'est au début du premier siècle de notre ère, à une époque d'apogée du bouddhisme, que les navigateurs du monde romain rencontrèrent ceux de l'océan Indien sur les rivages égyptiens de la mer Rouge<sup>3</sup>. Ils furent ainsi initiés au régime des moussons. Ils commencèrent d'envoyer chaque année quelques navires sur les côtes occidentales de l'Inde. Selon un poème tamoul, ils arrivaient dans de « magnifiques vaisseaux chargés d'or éclaboussant d'écume blanche les eaux du [fleuve] puis s'en retournaient pleins de poivre »<sup>4</sup>. Ces échanges ont été confirmés par des fouilles archéologiques qui permirent de retrouver plusieurs trésors de monnaies romaines sur les côtes de Coromandel. Strabon ne disait-il pas que le commerce de l'Inde avait ruiné Rome ? Du fait que les rois n'acceptaient de négocier le poivre que contre l'or

1 Notre propos étant limité, nous ne pouvons donner une bibliographie exhaustive, que l'on trouvera dans les ouvrages cités. Voir notamment *The Laws of Manu*, éd. G. Bulher, Oxford, Clarendon Press, 1886, p. 111, 158, 161 dans *Sacred Books of the East*, XXV ; Sylvain Lévi, « Les marchands de mer et leur rôle dans le bouddhisme primitif », *Bulletin de l'Association des Amis de l'Orient*, n° 7, 1929, p. 24-39 ; Arthur Llewellyn Basham, *Notes on seafaring in ancien India in Arts and Letters*, 23 (1949-1950), p. 69-70 ; Geneviève Bouchon, « Les musulmans du Kerala à l'époque des Découvertes portugaises », *Mare Luso Indicum*, 2, (1973), p. 3-59.

2 Sylvain Lévi, « Les marchands de mer... », art. cit.

3 Pierre Meile, « Les Yavanas dans l'Inde tamoule », dans *Mélanges asiatiques*, Paris, 1940-1941, p. 85-123 ; Jean Filliozat, « Les échanges de l'Inde et de l'empire romain aux premiers siècles de l'ère chrétienne », *Revue historique*, n° 201, p. 1-29.

4 Le fleuve est le Periyar (dans le texte), voir P. Meile, « Les Yavanas dans l'Inde tamoule », art. cit., p. 90.

monnayé, cette exigence se perpétua jusqu'à l'intervention des Portugais au début du xvi<sup>e</sup> siècle.

Les premiers siècles de notre ère furent propices au développement du commerce maritime. On avait alors localisé les ressources riveraines : l'or de l'Afrique, le riz cultivé dans les embouchures des fleuves, et surtout les épices : le gingembre et le poivre, qui poussaient spontanément au Kerala, la cannelle au Sri Lanka, le clou de girofle et la muscade dans les îles indonésiennes (Banda et Moluques). La route des épices se dessinait, qui reliait entre eux les sites de production.

À partir du vi<sup>e</sup> siècle de notre ère, une vive renaissance de l'hindouisme élimina le bouddhisme de l'Inde. Les guildes bouddhistes s'étant repliées sur l'Asie du sud-est, le commerce extérieur de l'Inde fut en grande partie pris en charge par des communautés étrangères à l'hindouisme pour lesquelles la mer était libre d'interdits. Par les documents épigraphiques qui consacrent leurs privilèges, on sait que les juifs et les chrétiens du Kerala (Malabar) furent officiellement investis par les rois hindous de pouvoirs économiques sur les échanges maritimes<sup>5</sup>. Les chrétiens du Kerala eurent longtemps le monopole du commerce du poivre, ce qui amplifia leur renommée dans le monde médiéval en dépit de leur petit nombre. C'est dans ce contexte que l'islam trouva sa place.

La mer était à prendre. Ainsi, trois grands mouvements religieux, la renaissance brahmanique, le déclin du bouddhisme et l'essor de l'islam, marquèrent de manière décisive la constitution des réseaux de l'océan Indien.

#### UNE LENTE INFILTRATION

Connue depuis l'Antiquité par les peuples du bassin méditerranéen, la route de l'Inde était aussi fréquentée par les marchands de mer du Yémen et de l'Hadramaut qui auraient atteint, dès l'époque préislamique, l'île de Sri Lanka et la mer du Bengale. C'est sans doute des ports de la péninsule Arabique que partirent les premiers convertis à la foi du Prophète car cette région est celle à laquelle se réfèrent les traditions quand on évoque les origines. Le rite chaféite prédomine au Malabar, où certains se réclament encore d'un ancêtre hadrami, aussi est-il probable que le prosélytisme des marchands de l'Arabie du sud fut particulièrement actif au cours des deux premiers siècles de l'islam. *La Relation de la Chine et de l'Inde*<sup>6</sup> (851) est le plus ancien témoignage écrit d'un autre itinéraire, celui qu'empruntaient les marchands de l'empire abbasside de

5 *Epigraphia indica*, Calcutta-Delhi, 1892, 1, p. 66-69 ; Arjun Appadorai, *Economic conditions in Southern India 1000-1500*, Madras, University of Madras, 1936, p. 378, 381-386, 398-402.

6 Ahbar as-Sin wa l-Hind, *Relation de la Chine et de l'Inde*, Jean Sauvaget (éd. et trad.), Paris, Les Belles Lettres, 1948 ; George F. Hourani, *Arab seafaring in the Indian Ocean in ancient and medieval times*, Princeton, Princeton University Press, 1951, p. 61-66.

Bagdad. Embarqués à Siraf, sur le golfe Persique, ils naviguaient jusqu'à Canton, où l'on a retrouvé des vestiges de mosquées.

La difficulté de dater l'introduction de l'islam dans les régions côtières de l'Inde tient aux conditions mêmes de la pénétration musulmane. Point ici d'inscriptions commémoratives de conquêtes, mais de rares témoignages d'une lente infiltration. Cinq siècles après le premier récit, le voyageur arabe Ibn Battûta, qui écrivait entre 1325 et 1353, témoigna que marchands et prêcheurs ne furent pas accueillis avec chaleur mais tenus à distance par les populations locales hindoues, « qui ne mangeaient pas avec eux et ne les laissaient pas entrer dans leurs maisons »<sup>7</sup>. Pour survivre au cours des longs mois d'août à janvier, où il leur fallait attendre les vents de la mousson du retour, ils se mettaient en ménage avec des femmes de basse caste, filles de pêcheurs ou de marins, les seules qui acceptaient de préparer leur nourriture. Un mariage temporaire – le *mut'a* – fut prévu par les institutions musulmanes pour permettre aux navigateurs de trouver une femme dans chaque port d'escale ainsi qu'une progéniture élevée dans la foi islamique<sup>8</sup>. Les prêcheurs qui accompagnaient les marchands en étaient garants, car ils restaient souvent sur place. La fidélité à l'islam était la condition de la prise en charge paternelle. Le fait que l'on ne trouve aucune mention de ces familles dans les récits des voyageurs arabes antérieurs à Ibn Battûta atteste que les musulmans des régions côtières mirent plusieurs siècles à sortir de leur obscure condition, c'est-à-dire jusqu'à ce que leur groupe puisse trouver une fonction spécifique dans la société locale.

12

Étranger au système des castes et libre de tout interdit social, le musulman sut se rendre indispensable, même au niveau le plus modeste. Il devint l'interlocuteur privilégié de l'étranger, et particulièrement des marchands du monde arabe auxquels il accordait l'hospitalité que leur refusaient les hindous. En outre, il offrait ses services de marinier, de courtier ou d'interprète. Son appartenance à une religion étrangère le plaçait à l'écart de la hiérarchie brahmanique et lui permettait d'approcher les fonctionnaires royaux qui n'auraient pas souffert la présence d'un hindou de basse caste. La répugnance des membres des hautes castes – ou qui se prétendaient tels – à entreprendre des voyages au long cours favorisa la prise en charge du commerce transocéanique par les musulmans dans les régions où les interdits de la mer étaient rigoureusement respectés. Ils parvinrent à surclasser les communautés juives et chrétiennes auxquelles

7 Ibn Battûta, *Voyages*, texte arabe accompagné d'une traduction par Charles Defrémery et B. P. Sanguinetti, Paris, 1853-1858, 4 vol., rééd. Vincent Monteil, Paris, Anthropos, 1968.

8 William Robertson-Smith, *Kinship and marriage in early Arabia*, London, Adam and Charles Black, 1963, p. 77-79 ; Jeanine et Dominique Sourdel, *Dictionnaire historique de l'islam*, Paris, PUF, 1996.

ces activités étaient antérieurement confiées. Pour s'insérer dans les structures sociales du monde indien, une autre filière permettait aux musulmans d'exercer une fonction militaire en s'engageant comme mercenaires. Les voyageurs italiens les avaient remarqués dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. Les Portugais, qui les affrontèrent plus tard, décrivirent leurs navires, leurs techniques de combat et même leurs vêtements, tels les hoquetons rouges des archers embarqués à bord des navires<sup>9</sup>.

En fait, quelle que soit leur origine, les musulmans deviennent visibles au moment où leur fonction paraît indispensable, ou lorsque la conjoncture se prête à laisser librement cours à leurs initiatives. Il est difficile de dater autrement que par des repères la progression de leur pouvoir. Par exemple, l'inscription de fondation de la mosquée de Mâtâyî (H. 518/1124)<sup>10</sup>, près du palais des rois d'Eli (Kerala), prouve qu'ils jouissaient dès cette époque du droit de cité et de culte.

#### LA MARCHÉ VERS LE POUVOIR. UNE DOUBLE EXPANSION

L'émergence et la reconnaissance de ces communautés maritimes musulmanes fut très espacée dans le temps et ne peut faire l'objet d'une chronologie exacte. En revanche, une documentation abondante permet de suivre les étapes d'une autre expansion islamique, territoriale et militaire, celle qui toucha, à partir du VIII<sup>e</sup> siècle, l'ensemble du Moyen-Orient et la Perse. Elle gagna l'Inde au XIV<sup>e</sup> siècle lorsque des vagues successives de guerriers venus d'Afghanistan déferlèrent jusqu'à Delhi et la plaine du Gange, puis jusqu'au golfe du Bengale<sup>11</sup>.

Cette islamisation de conquête engendra des statuts différents pour les populations musulmanes côtières, qui relevèrent alors soit d'un sultan (Arabie, golfe Persique, Gujarat, Ahmadnagar, Bijapur, Golconde, Bengale), soit d'un raja hindou ou bouddhiste (Vijayanagar, royaumes du Kerala, Sri Lanka, Java et Pègou). Il ne semble pas que le statut des uns et des autres ait été très différent, bien que, dans le cas d'un État musulman, les marchands de mer aient fréquenté les cours royales où il arrivait qu'un homme d'affaires accédât au pouvoir politique comme l'atteste, entre autres, la fortune de Mahmûd Gâwân Gilânî à Bijapur, ou les exemples gardés par certaines traditions du Bengale.

9 G. Bouchon, *Mamale de Cananor, un adversaire de l'Inde portugaise (1507-1528)*, Genève-Paris, Droz, 1975, p. 85-87, entre autres. Leurs navires ont fait l'objet d'une excellente étude de Pierre Yves Manguin, « Late mediaeval Asian ship-building in the Indian ocean. A reappraisal », *Moyen-Orient et océan Indien*, 11/2, 1985, p. 1-30.

10 Vijayaraghava Rangacharya, *A topographical list of the inscriptions of the Madras Presidency*, Madras, Government Press, 1919, t. 2, p. 10-42.

11 Claude Markovits (dir.), *Histoire de l'Inde moderne*, Paris, Fayard, 1994, p. 29-50.

Dans le cas où le pouvoir était hindou, les règles d'un *modus vivendi* furent établies. Les musulmans devaient construire leurs villages en bordure de mer, alors que le raja résidait dans les terres. Ils devaient respecter l'ordre social brahmanique, c'est-à-dire le système des castes, s'abstenir de manger de la viande bovine, et se conduire comme des sujets fidèles, s'acquittant régulièrement de leurs impôts et participant à la défense du territoire. Ils se gardaient de prendre en compte l'antagonisme qui opposait les puissances hindoues et musulmanes, qu'ils servaient toutes avec le même zèle. Tout en se gardant de généraliser, l'on peut observer que l'une et l'autre situation relevaient de la séparation des pouvoirs politique et économique, qu'assumaient respectivement le roi et les négociants, quelle que fut leur origine et leur foi.

14

Ce partage n'empêchait pas les souverains et les seigneurs d'investir dans le commerce d'outre-mer, ni même de financer l'armement de navires, mais il épargnait aux hommes d'affaires de prendre parti dans les luttes dynastiques et territoriales. Toute liberté était laissée à ces derniers d'assurer par les armes la défense de leurs intérêts, surtout, et peut-être seulement, dans le domaine maritime. En général, les marchands y avaient tous les pouvoirs, même celui de prendre l'initiative de la guerre sur mer. Le sultan Bahadur de Gujarat ne disait-il pas que « la guerre sur mer est l'affaire des marchands et ne concerne pas le prestige des rois » ? Les souverains hindous ne s'intéressaient qu'à la prospérité de leurs territoires et ne demandaient que le paiement des taxes sur le commerce maritime. Cette structure était particulièrement apparente dans le royaume d'Éli (Kerala) où le roi hindou régnait sur les terres tandis que les Ali Raja, « rois de la haute mer » et chefs des musulmans de Cannanor, avaient tous les pouvoirs sur l'océan. Ils s'étaient rendus maîtres d'une partie de l'archipel des Maldives. L'Ali Raja commandait ainsi à une infinité d'îles qui étaient autant de relais pour le commerce<sup>12</sup>. Il chargeait ses navires de cauris, ces petits coquillages propres et lisses qui servaient de petite monnaie dans le golfe du Bengale. Il contrôlait l'exploitation des cocotiers dont les fibres et le bois étaient imputrescibles, qualité précieuse pour tresser les cordages et construire le matériel naval<sup>13</sup>. La terre aux rois, la mer aux marchands, ce principe légitimait partout, à des degrés divers, les initiatives des communautés mercantiles.

Par leur nature même, les sociétés islamiques côtières étaient en perpétuelle formation. Les liens qui unissaient les étrangers à leurs enfants de l'Inde, l'apport constant des bannis de toute caste, qui se tournaient vers l'islam, provoquaient une évolution sociale constante. Aux divisions du territoire, à la rigidité des

12 Pour l'histoire des Ali Raja, voir Geneviève Bouchon, *Mamale de Cananor...*, *op. cit.*

13 *Ibid.*, p. 39-50.

institutions brahmaniques, s'opposait la mobilité des sociétés musulmanes. La pratique du cabotage multipliait les liaisons et les alliances ; elle favorisait la consommation de produits nouveaux et la transmission des techniques. De l'Afrique orientale à Chittagong, ces foyers de peuplement islamique étaient assez dynamiques pour dépasser les rivages de leurs États et se répandre outre-mer. Les sépultures des navigateurs gujaratis retrouvées à Sumatra, les vestiges de leurs navires signalés à Java, la population musulmane bengalie établie de longue date à Pasai, témoignent du rôle, trop souvent méconnu, que les musulmans de l'Inde ont joué dans l'islamisation de l'archipel indonésien, qui compte aujourd'hui le plus grand nombre de musulmans du monde. D'autres groupes, venus du Moyen-Orient et de la Perse, s'étaient mêlés à eux, sans susciter, semble-t-il, de rivalité majeure. Le grand manteau de l'islam recouvrait sans distinction des négociants venus du Maghreb, de l'Afrique orientale, de tout le Moyen-Orient et même de Grenade. Bon nombre d'entre eux appartenaient aussi à des guildes qui s'étaient développées dans leurs pays d'origine. La plus célèbre était celle des Karimi d'Égypte<sup>14</sup>, qui s'était constituée en associations familiales. Les Karimi avaient la haute main sur le commerce des épices, et des agents de leur parenté dans tous les ports du littoral. Négociants et armateurs, grands constructeurs de mosquées et de *madrasa*, leur fortune était immense et leur descendance innombrable.

#### UN OCÉAN ISLAMIQUE À SON APOGÉE (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> SIÈCLES)

Le commerce au long cours de l'océan Indien est généralement connu sous le nom de commerce des épices, un nom qui recouvre une quantité de marchandises diverses.

Les épices sont un don de la nature. Elles poussent spontanément sur les rivages de l'océan tropical et ont fait l'objet, sans doute dès leur exploitation, de spéculations fructueuses. Le poivre croît dans les sous-bois des pentes des Ghâts occidentaux, où il s'accroche aux arbres, et le gingembre dans l'arrière-pays de la côte du Malabar. La cueillette était faite par les populations locales, qui les acheminaient par la voie des rivières jusqu'aux ports, où ils étaient troqués contre du riz et des textiles. La cannelle poussait à foison au Sri Lanka, où ces mêmes marchands l'échangeaient contre le riz dont l'île était complètement dépourvue, avant de les négocier dans les emporiums du littoral indien. Les marchands de mer se rendaient chaque année en Indonésie pour se procurer

14 M. S. Labib, « Les marchands Karimis en Orient et sur l'océan Indien », dans Michel Mollat (dir.), *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien*, VIII<sup>e</sup> colloque international d'histoire maritime (Beyrouth, 1966), Paris, SEVPEN, 1970, p. 209-214.

le poivre long de Sumatra, très prisé de la clientèle chinoise, et les précieuses épices des îles Banda et des Moluques. Ces dernières étaient récoltées par des populations très primitives qui les échangeaient contre du riz, des cotonnades de basse qualité et même de vieilles marmites. Les marchands de mer musulmans eurent tôt fait de mettre la main sur des échanges fructueux que leurs talents de négociateurs élargirent à une infinité d'autres produits.

16 Si l'on sait que la fortune des marchands de mer musulmans prit son essor dès l'époque abbasside, les sources sont insuffisantes pour établir la chronologie de leur progression et l'infinie complexité de leurs échanges. Elles permettent cependant de retrouver certains courants autour desquels s'ordonnaient des réseaux secondaires. Les récits des voyageurs, les chroniques locales, les fouilles archéologiques nous donnent la possibilité de situer les étapes de l'islamisation des pays riverains de l'océan Indien, mais ce n'est qu'au début du xv<sup>e</sup> siècle que l'on peut reconnaître l'identité des musulmans et donner une image concrète de leurs activités. C'est à cette époque que les Portugais s'établirent durablement dans les ports de l'océan du Sud. Basés à Mombassa, Ormuz, Goa, et aux échelles du Kerala, au Sri Lanka et à Malacca, ils devinrent des observateurs privilégiés sur une longue période. C'est grâce à l'ampleur de leurs informations, à la précision de leurs livres de comptes, de leurs inventaires chiffrés, rédigés dès les premières années du xvi<sup>e</sup> siècle, que l'on peut retrouver l'essentiel d'une situation saisie et confirmée avant qu'elle ne soit modifiée par leurs propres interventions<sup>15</sup>. Nous devons l'essentiel de ces informations à Tome Pires, écrivain de la factorerie de Malacca, qui rédigea en 1516 une « somme » fondamentale<sup>16</sup>.

Une évolution politique récente avait modifié la conjoncture économique et renforcé la toute puissance des marchands de mer musulmans. Après les invasions turco-mongoles dans le nord de l'Inde, les gouverneurs militaires n'eurent de cesse de rejeter la tutelle de Delhi, tout en demeurant fidèles à la foi islamique. Ainsi naquirent, entre autres, les sultanats du Bengale (1336) et du Gujarat (1401), qui donnèrent une impulsion décisive au grand commerce maritime. Après la proclamation de leur indépendance, les sultans du Gujarat et du Bengale avaient vite retrouvé une prospérité économique qui leur fit rechercher des débouchés extérieurs. Les communautés islamiques établies sur leurs rivages développèrent des liens de plus en plus intenses avec les ports de l'Afrique orientale et de l'Insulinde. L'expansion des Bengali sur la côte nord de Sumatra leur ouvrit les chemins des mers du Sud. Leurs noms apparurent

15 G. Bouchon, « Portuguese documents on Sixteenth Century India », dans G. Bouchon, *Inde découverte, Inde retrouvée*, Paris, Centre Calouste Gulbenkian, 1999, p. 11-21.

16 Tomaso Pires, *Suma oriental* [1516], London, A. Cortesao, 1944.



dans les nécropoles de l'île au moment même où les ports de Pasei et de Pidir commençaient d'exporter vers la mer de Chine le poivre de leur arrière-pays. Alors que s'affirmait la puissance des musulmans de Sumatra, le royaume hindouisé de Majopahit (Java) dominait la majeure partie de l'archipel. Encore hindoue au début du xv<sup>e</sup> siècle, l'île de Java était déjà touchée par le prosélytisme des musulmans de l'Inde, auxquels se joignaient les Arabes et les Persans embarqués sur leurs navires. Tous assuraient leur emprise en créant dans chaque port des foyers d'islamisation, sans éliminer cependant les marchands malais qui cabotaient entre les îles, ni les négociants du Coromandel établis là de longue date.

En 1403, Malacca fut fondée sur les ruines d'un nid de pirates. Située au point où vont mourir les souffles des deux moussons, la ville attira dans ses eaux calmes tous les navires de l'océan Indien et de la mer de Chine. Lorsque les Bengali poussèrent le raja de Malacca à se convertir à l'islam, la « route des épices » toute entière tomba entre les mains des musulmans. La fondation de Malacca fut le premier facteur de changement d'un siècle où se mirent en place les structures économiques de l'époque moderne. Au cours des trente années suivantes, deux mouvements se développèrent de part et d'autre de l'espace océanique. Le premier se fit à partir de la Chine, où les empereurs Ming envoyèrent dans la mer du Sud sept expéditions commandées par l'amiral musulman Zheng He. Elles mobilisèrent des centaines de jonques armées de bouches à feu pour lever tribut et chercher des marchés jusque sur la côte de l'Afrique orientale (1403-1433)<sup>17</sup>. Le second fut provoqué par le sultan d'Égypte Barsbay, qui s'arrogea en 1429 le monopole des épices au détriment des marchands Karimi. Certains d'entre eux trouvèrent refuge dans les ports de l'Inde occidentale, où ils s'associèrent aux négociants locaux. Dans le même temps, pressés par des difficultés internes, les empereurs Ming cessèrent brusquement leurs incursions. Le retrait des Chinois et le déclin des Arabes avaient donné leur chance aux marchands de mer, à majorité islamique, de l'océan Indien. À l'aube du xvi<sup>e</sup> siècle, ils avaient acquis la maîtrise absolue des routes océaniques.

17 W. W. Rockhill, « Notes on the relations and trade of China with the Eastern archipelago and the Coasts of Indian ocean during the fourteenth century », *T'oung Pao*, 17 (1915), p. 61-139, 258-271 ; J. V. G. Mills, *Ma Huan Ying-Yai Sheng-lan, the overall survey of the Ocean's shores (1433)*, Hakluyt Society Extra Series, n° XLII, Cambridge, Cambridge University Press, 1970 ; cf. aussi Dominique Lelièvre, *Le Dragon de lumière. Les grandes expéditions des Ming au début du xv<sup>e</sup> siècle*, Paris, France-Empire, 1996 ; Jacques Gernet, *Le Monde chinois*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 137-145.

Nous ne reviendrons pas sur l'inventaire des productions et des échanges déjà maintes fois étudiés<sup>18</sup>. Nous nous contenterons ici de rappeler le schéma de la « route des épices », alors à son apogée, qui demeura pour plus d'un siècle la structure essentielle du mouvement des échanges maritimes. Nous localiserons les lieux de production, qui furent aussi les escales de la maîtrise des voies océaniques par les communautés musulmanes.

Les ports demandeurs d'épices – Alexandrie, Beyrouth, Djeddah, Ormuz – étaient situés au débouché des routes de terre où étaient transportés par caravanes les produits du Moyen-Orient et de la Méditerranée : or monnayé (ducats de Venise et *ashrafi* d'Égypte), cuivre, mercure et vermillon, corail, alun et safran, armes et miroirs. Chaque année en juillet, poussés par les vents de la mousson du sud-ouest, les navires quittaient les ports de la mer Rouge et du golfe Persique en direction de l'Inde. Quelques-uns se rendaient directement à Calicut (Kerala) où le poivre ne pouvait être échangé que contre l'or monnayé, le gingembre contre le cuivre, la cannelle de Sri Lanka et les épices de Malacca contre d'autres produits d'Occident. Ces navires regagnaient leurs ports d'attache dès les premiers mois de l'année suivante. La plupart faisaient voile directement vers la mer Rouge et le port de Djeddah, d'où les caravanes partaient pour les marchés d'Alexandrie, du Caire et de Beyrouth, où les attendaient les galées de Venise. D'autres encore mettaient le cap sur Bassorah et sur le golfe Persique, d'où ils rejoignaient les voies de terre qui menaient aux ports du Levant.

18

18 L'œuvre capitale de Vittorio Magalhaes Godinho, *L'Économie de l'Empire portugais aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, Paris, SEVPEN, 1969 (dont l'édition portugaise est mieux documentée, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, Editora Arcádis, 1963, t. II) demeure la base indispensable de toute étude sur les productions et les échanges. Cet ouvrage, qui ne traite pas des sociétés mercantiles locales, est un peu dépassé par des études plus récentes et par les travaux faits à partir de sources orientales. Pour les routes maritimes et le commerce du Moyen-Orient, voir G.R. Tibbetts, *Arab navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese being in translation of Kitab al-Fawa'id fi usul al-bahr wa'l-qawa'id of Ahmad b. Majid al-Najdaj*, London, Royal Asiatic Society of Great-Britain and Ireland, 1971 ; W. Fischel, « The spice trade of Mamluk Egypt », *Journal of the Economic and Social history of the Orient*, 1, 1958 ; Jean Aubin, « Le royaume d'Ormuz au début du XVI<sup>e</sup> siècle », dans *Mare Luso-indicum*, 3, 1988, p. 72-179.

Un document portugais publié par Luis Filipe Thomaz décrit avec précision l'organisation du commerce des « pays sous le vent » : *De Malaca a Pegu, viagens de um feitor português*, Lisboa, s.n., 1966 ; pour tout ce qui concerne Malacca, l'on doit se référer à l'excellent ouvrage de M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian trade and european influence in the Indonesian archipelago (1500-1630)*, Den Haag, Nijhoff, 1962 ; se reporter aussi à la revue *Archipel*, n° 18, 1978.

Pour les sociétés marchandes, Jean Aubin et Denys Lombard (dir.), *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'océan Indien et dans la mer de Chine XIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, EHESS, 1988. Enfin, on consultera avec profit les séries suivantes : *Mare Luso-indicum*, *Cartografia Antiga*, I-IV (1971-1980), devenu *Moyen-Orient et Océan Indien* ; les travaux du *Centro de Estudos de Cartografia Antiga* (sections de Lisbonne et de Coïmbra) ; et des périodiques spécialisés, notamment : *Archipel*, Paris ; *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Leyde ; *The Indian Economic and Social History Review*, New Delhi ; *Indian Historical Review*, New Delhi ; *South Asia*, Nedlands (Australie).

D'autres marchands entreprenaient des voyages plus longs et plus rémunérateurs. Au lieu d'aller au Kerala, ils se rendaient dans les ports du sultanat de Gujarat, où ils négociaient une partie de leur cargaison contre les textiles, particulièrement des cotonnades, dont le Gujarat était le premier producteur. Ils chargeaient l'autre partie de cette cargaison dans des navires gujarati qu'ils accompagnaient à Malacca pour échanger le tout à bon compte contre les précieuses épices de l'Insulinde (noix et macis de muscade des îles Banda, clous de girofle des Moluques), et contre les porcelaines de Chine et autres produits de l'Extrême-Orient.

D'autres navires encore quittaient le Gujarat pour les ports poivriers de Sumatra. Ils échangeaient les cotonnades contre le poivre blanc, très prisé de la clientèle chinoise, puis ils prenaient la route des « pays sous le vent », remontaient le golfe du Bengale jusqu'aux ports de Pégou où ils troquaient ce poivre, l'eau de rose et l'opium du monde arabe contre les rubis, le benjoin et la laque. Toutes ces voiles regagnaient l'océan occidental par la mousson du nord-est en janvier et par des voies différentes. Les unes vogueaient vers le Sri Lanka pour chercher la cannelle et les pierres précieuses, puis déposaient les épices de l'Insulinde dans les ports du Kerala avant de regagner le Gujarat ; les autres prenaient la route en droiture à travers les atolls des Maldives où ils hivernaient pendant la mousson suivante et réparaient leurs navires. Mais la quantité d'épices qui passait par là ne pouvait être comparée à ce qui était consommé en Asie. Le voyageur arabe Ibn Battuta (1325-1355), comme plus tard le Portugais Afonso de Albuquerque (vers 1512), constatèrent que ce qui passait en Occident n'était qu'une infime partie d'un immense trafic.

On voit ainsi que la péninsule indienne divisait l'océan en deux zones caractérisées par deux types d'échanges différents : dans l'océan occidental, le poivre, le gingembre et la cannelle étaient négociés contre le riz à la production, puis contre l'or, l'argent et les métaux utilitaires dans les ports du Moyen-Orient. Dans l'océan oriental, le poivre, les clous de girofle, les noix et les macis de muscade étaient troqués sur place, essentiellement contre le riz, puis contre les produits manufacturés (porcelaines, armes et surtout textiles) sur les marchés de Malacca. Ce bref schéma de la « route des épices » montre ainsi que l'or d'Occident s'accumulait en Inde sans jamais s'en écouler, et qu'à l'orient de la péninsule les vivres et les textiles servaient de base aux échanges. En maîtrisant ces derniers, les marchands de mer musulmans firent d'énormes bénéfices. Fidèles croyants, ils envoyaient à la Mecque le produit de leurs aumônes tous les sept ans : en 1505, les Portugais saisirent deux vaisseaux remplis de monnaies et de métaux précieux.

Depuis des temps immémoriaux, le commerce des épices était lié à celui des vivres et à celui des textiles, dont l'Inde était le plus grand producteur. Le riz et le sucre étaient cultivés par des populations rurales de tradition hindoue ou bouddhiste. Les musulmans s'étaient vite rendu maîtres de leurs circuits de distribution en les associant à d'autres échanges. Quelle que fut l'importance de ces derniers, elle ne pouvait être comparée à celle des textiles.

20 Si la Chine et la Perse demeuraient sans rivales pour la diversité et la qualité des soieries, l'Inde était la première puissance cotonnière du monde, tant sa fibre était appréciée en climat tropical, où les populations locales se procuraient des toiles écruées qu'elles décoraient à leur manière. Trois régions assuraient une production importante, dont deux à majorité musulmane : le Bengale, dont les étoffes (soie et coton) étaient tissées selon de savantes techniques, était surtout réputé pour ses mousselines, demandées jusqu'en Europe, comme en témoignent de nombreux portraits de la Renaissance italienne. Nous reviendrons sur la prospérité du Gujarat, qui avait réussi à dépasser les autres régions productrices par le volume et la diversité de ses productions, et l'efficacité de ses réseaux de distribution. Le Coromandel, enfin, à majorité hindoue, gardait ses structures traditionnelles et sa notoriété. Ses toiles peintes étaient diffusées dans les « pays sous le vent » (Arakan, Pégou et royaumes bouddhistes de l'Asie du sud-est). Nous ne pouvons détailler les innombrables activités où les musulmans étaient impliqués. Mais nous leur donnerons leur place dans le commerce des chevaux et la pratique de l'esclavage qui jouèrent un rôle de premier plan dans la promotion de leurs élites.

Le Deccan était alors la proie d'incessants conflits. On avait traditionnellement recours aux éléphants, tant pour la parade que pour les actions militaires. Ayant découvert que ces derniers ne résistaient pas à une charge de cavalerie, les souverains des royaumes rivaux importèrent par centaines les chevaux de Perse et d'Arabie. Le renouvellement de la cavalerie était une exigence du fait que les chevaux se reproduisent mal en climat tropical, les juments ne donnant naissance qu'à des poulains étiques. Échangés contre le riz, les destriers étaient embarqués à Ormuz et dans les ports de l'Arabie du Sud. Ils voyageaient debout, serrés les uns contre les autres, les yeux neutralisés par des plaques de cuir. Libérés sur les plages de Chaul, de Bhatkal ou de Goa, ils étaient conduits sur les chemins de terre jusqu'aux cours royales où ils étaient achetés à prix d'or. Stimulé par les conflits, financé par les sultans et les rajahs, ce commerce était entièrement entre les mains des musulmans. L'influence des hommes d'affaires auprès des souverains du Deccan en fut renforcée. Le destin de Mahmûd Gâwân Gilani est révélateur : ce savant persan fut *malik al-tujjar*, chef des marchands, avant de devenir ministre. Grand constructeur d'édifices religieux – dont la

riche *madrassa* de Bidar – il fut virtuellement souverain suprême (1453-1481). Son assassinat fut le signal de l'éclatement de l'empire Bahmani.

La traite des esclaves était l'objet d'activités dont on ne peut mesurer l'importance que par le nombre d'individus d'origine étrangère dont les documents signalent la condition servile ou l'affranchissement. Connus sous le terme générique d'« Abyssins », la plupart d'entre eux étaient exportés depuis les sultanats de l'Afrique orientale. Les meilleurs servaient dans les armées, notamment au Bengale, où ils étaient si nombreux qu'ils avaient réussi, à la fin du xv<sup>e</sup> siècle, à renverser le sultan et à fonder leur propre dynastie. Enlevés ou vendus par leurs familles dès leur enfance dans les Balkans et convertis à l'islam, les esclaves blancs étaient très prisés par les souverains indiens. Certains furent promus par leurs maîtres à de hautes fonctions après avoir été affranchis, tel Malik Ayaz, gouverneur de Diu (Gujarat), qui apostropha les Portugais en italien, à leur grande surprise. En Inde même, les marchands se procuraient des enfants, particulièrement dans la région de Silhat (Bengale). Castrés, bien nourris, ils étaient élevés dans la foi islamique et revendus dans les pays voisins. Khaja Ata, le puissant gouverneur d'Ormuz, était un eunuque bengali, comme le gouverneur de Chittagong et comme le *braja*, le plus haut fonctionnaire du royaume de Pégou.

### LES CITÉS MARITIMES

La vie maritime se concentrait dans des zones portuaires situées le plus souvent à l'embouchure d'un fleuve. Le port principal était associé à des ports satellites ayant chacun une activité distincte. La fortune des uns et des autres avait varié au cours des siècles.

Islamisés au moins depuis le x<sup>e</sup> siècle, des comptoirs avaient été établis en Afrique orientale et s'étaient enrichis du fait de leur proximité avec les régions productrices d'or. Ces comptoirs étaient devenus de petits États, comme Lama, Malindi et Mombassa. Musulmans depuis les origines, les hommes d'affaires d'Arabie et de Perse avaient joué un rôle primordial dans l'expansion de l'islam vers l'Orient. Sur les côtes de la péninsule arabe, aux portes des villes saintes de l'islam, le port de Djeddah accueillait avec les foules du pèlerinage des marchands de toute origine. Plus au sud, Aden dressait à l'entrée de la mer Rouge ses falaises arides et ses puissants remparts, enserrant de hautes maisons blanchies à la chaux. Le port contrôlait les richesses du monde méditerranéen, de l'Afrique et des Indes. Mais la ville, dépendante des puits de la montagne, manquait d'eau, ce qui limitait les activités de la vie urbaine. C'était aussi le point faible du port d'Ormuz, siège d'un petit royaume inséré dans celui des shahs de Perse. Situé sur l'île de Djarun, au verrou du golfe Persique, elle

apparaissait comme un amas de rochers hostiles dont les falaises veinées de sel étinçelaient au soleil. La côte s'abaissait vers le nord, découvrant une ville ouverte dont les seules défenses étaient celles de la citadelle royale qui se dressait à l'écart, dominant à peine les hautes maisons à terrasses hérissées de cheminées de ventilation. La place paraissait investie par un épais barrage de bateaux au mouillage, de toutes formes et de toutes tailles. Les douanes d'Ormuz faisaient la fortune des princes et des notables. Disséminés sur les rivages du golfe Persique, ses ports satellites acheminaient les denrées et les produits de luxe : eau de rose, tapis, perles de Bahrein, chevaux persans et arabes, que les marchands de l'Inde obtenaient contre le riz, le sucre et les textiles, les épices et les drogues, les pierreries du Sri Lanka et les porcelaines de Chine. Des pays arabes venaient l'encens, l'opium d'Égypte, les tentures de cuir dorées, les métaux utilitaires et précieux d'Occident, les peignes et les miroirs de Venise. Toutes ces commodités affluaient à Ormuz, même la glace des montagnes d'Iran que l'on conservait dans des jarres de pétrole. La demande de produits étrangers était si forte qu'Ormuz devait équilibrer sa balance commerciale en complétant ses exportations, notamment vers l'Inde, par des cargaisons de sel et de *larins* d'argent. Les marchands persans et arméniens avaient fait d'Ormuz le premier centre d'affaires du Moyen-Orient<sup>19</sup>.

Sur le littoral occidental de l'Inde, les ports du sultanat de Gujarat étaient groupés autour de Cambay, le plus grand d'entre eux. Cité ouverte, aux maisons blanches ornées de bois ouvragé, elle offrait aux marchands étrangers toutes les productions de l'arrière-pays : indigo, objets d'artisanat, et surtout une gamme infinie de textiles tissés et peints dans les manufactures : « Cambay étend deux bras, écrivait Tome Pires, l'un touche Aden et l'autre Malacca »<sup>20</sup>. C'était là mesurer l'ampleur de l'expansion du commerce gujarati et l'omniprésence de ses marchands.

Toute la société du Gujarat semblait alors participer aux affaires commerciales. Les musulmans s'expatriaient plus volontiers que les autres. Négociants, mais aussi gens de mer, ils montaient leurs propres navires, ou ceux des seigneurs du royaume. Leurs équipages comptaient les marins les plus habiles, les pilotes les plus expérimentés et des corps d'archers qui assuraient la défense des escadres. La prédominance des musulmans ne doit pas dissimuler l'importance du rôle joué par les hindous dans le commerce extérieur. À Cambay, presque toute la finance était entre les mains des hindous et des *jains*. Établis dans tous les ports de l'océan Indien, surtout à Malacca, groupés autour de leur temple dans un quartier spécial, ils avaient organisé, de concert avec les musulmans, un réseau

19 J. Aubin, « Le royaume d'Ormuz au début du XVI<sup>e</sup> siècle », dans *Mare Luso-indicum*, 3, 1973, p. 77-179.

20 G. Bouchon, « Pour une histoire du Gujarat du XV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle », dans *Inde découverte, Inde retrouvée, op. cit.*, p. 359-374.

de correspondants actifs et solidaires, chargés d'établir partout des liaisons entre armateurs et producteurs. Leur collaboration était exemplaire. Quel qu'ait été leur groupe social, la compétence et la dignité de conduite des hommes d'affaires du Gujarat émerveillèrent tous ceux qui les rencontrèrent.

Les autres villes maritimes de la côte occidentale abritaient des flottilles de cabotage qui distribuaient les vivres et les produits d'usage courant. Au sud, un autre pôle de commerce international était constitué par les ports du Kerala – Cannanore, Cochin, Kollam – qui avaient toujours été prospères parce que situés dans les régions productrices du poivre et du gingembre. Les Portugais furent surpris par le nombre de musulmans qu'ils rencontrèrent au Malabar, « aussi nombreux que de Fès à Tunis ». Nombreux certes, mais non majoritaires comme ils pouvaient le paraître, parce qu'ils étaient partout ceux qui accueillaient l'étranger et traitaient avec lui. Au cours des siècles, Calicut avait conquis la première place<sup>21</sup>. Trois facteurs avaient déterminé sa fortune : la sécurité de ses eaux, où les pirates n'osaient s'aventurer ; une organisation rigoureuse, qui protégeait les négociants étrangers contre les tractations frauduleuses ; la protection officielle accordée par le souverain hindou aux institutions islamiques. Aussi les marchands musulmans de toutes nations, depuis Tlemcen jusqu'à Canton, étaient-ils attirés par les marchés de Calicut où l'on trouvait à foison épices et pierres précieuses. Le monde des affaires se divisait en deux communautés principales : celle des *Mappila*, originaires du pays, et celle des *Pardesi*, résidents étrangers. La ville s'étendait entre les Ghâts et la plage. Ses maisons de pierre blanchie aux toits de palmes s'élevaient au milieu de grands jardins où le poivre s'enroulait aux arbres. Dominée par ses temples couverts de plaques de cuivre, la cité comptait plus de vingt mosquées.

Les voyageurs n'ont laissé des cités maritimes du golfe du Bengale que des descriptions sommaires, dues à l'instabilité du delta du Gange qui engloutissait parfois des cités entières. Mais elles permettent d'entrevoir la nature et l'étendue de leurs activités. Situées généralement dans les deltas plantés de rizières, elles assuraient la subsistance des contrées voisines. Près des bouches du Brahmapoutre, Sonargaon, le grand entrepôt du Bengale, exportait le sucre et les étoffes précieuses ; sur le bras le plus ancien du Gange, Satgaon commandait le réseau maritime des pays hindous du golfe ; aux portes de l'Arakan, Chittagong abritait une importante communauté musulmane. La côte orientale de l'Inde, à majorité hindoue, comptait de nombreux musulmans, tout comme les ports du Pégou<sup>22</sup>.

21 G. Bouchon, « Calicut at the turn of the sixteenth century », *Revista de Cultura*, 13-14, Macao, 1991, p. 39-47 ; *id.*, *Inde découverte, Inde retrouvée, op. cit.*, p. 227-234.

22 G. Bouchon et L. F. Thomaz (éd. et trad.), *Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irraouaddy 1521*, Paris, Fondation Calouste Gulbenkian, 1988, p. 150-167.



L'apogée du pouvoir islamique est souvent marqué par l'éclosion d'un cycle de légendes destinées à justifier la puissance des musulmans et la faveur que le souverain leur accordait en les rattachant aux traditions de fondation des dynasties. Ainsi, répandait-on au Kerala, dans les premières années du xv<sup>e</sup> siècle, l'histoire de Cēramân Perumâl, le dernier souverain de l'empire Cera, qui avait eu la révélation de l'islam à la suite de la visite de pèlerins venus d'Arabie. Avant de s'embarquer pour la Mecque, il avait divisé son royaume entre ses neveux et leur avait confié la protection des musulmans. Jusqu'à une époque récente les musulmans de Calicut participaient aux cérémonies d'investiture du roi hindou<sup>23</sup>. Un autre cycle mythique rattachait les Ali Râja de Cananor à la famille royale hindoue, en rappelant les services rendus par les dignitaires musulmans à la dynastie régnante<sup>24</sup>.

24

Au Bengale, les implications politiques des légendes d'origine sont plus claires encore. En 1522, les Portugais recueillirent celles de l'ancêtre du sultan régnant, Nusrat Shah, présenté comme un marchand venu de la Mecque, qui sauva le royaume du Bengale d'une invasion étrangère et fut promu général des armées, premier ministre du souverain hindou, avant de l'assassiner pour prendre sa place. Une autre légende fait dépendre la fortune de ce personnage de l'intervention d'un brahmane, tout en le reconnaissant comme un apôtre de l'islam. Dans ce cas précis, la critique est possible à partir des évidences de la numismatique et de l'épigraphie pour établir que cette légende, comme la plupart des autres, n'a aucune authenticité historique. Le mythe est orienté à des fins de propagande pour légitimer une usurpation ; il est destiné à donner un statut social à ceux qui ont acquis le pouvoir politique<sup>25</sup>. Une remarque s'impose ici : dans le cas particulier des légendes d'islamisation, répandues dans les régions côtières, on ne se réfère ni à quelque conquérant afghan ou turc, ni à quelque soufi persan. Partout l'islam est venu de la mer, porté par un saint personnage originaire des lieux saints d'Arabie.

Le xvi<sup>e</sup> siècle est marqué par la marche vers le pouvoir des communautés islamiques du littoral. Pouvoir économique pour les Gujarati qui, dès la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle, avaient profité du retrait des Chinois pour pénétrer les mers et les marchés de l'archipel indonésien, et de la crise des guildes arabes pour commencer d'acheminer eux-mêmes en mer Rouge les épices et les textiles. Au début du xvi<sup>e</sup> siècle, l'emprise des Portugais sur les échelles du Kerala et la conquête de l'Égypte par les Turcs leur donnèrent

23 G. Bouchon, « Les musulmans du Kerala », art. cit., p. 40-43.

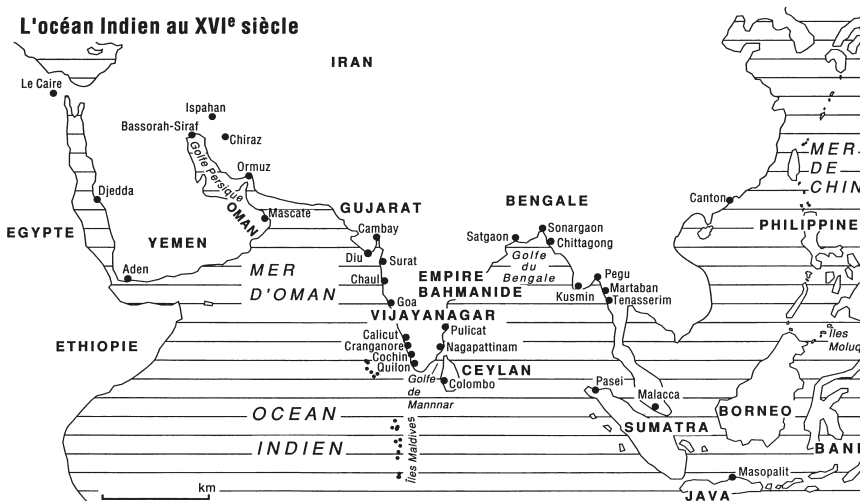
24 G. Bouchon, *Mamale de Cananor*, op. cit., p. 34-35.

25 G. Bouchon et L. F. Thomaz, *Voyage dans les deltas du Gange et de l'Irraouaddy*, op. cit., p. 119-125.

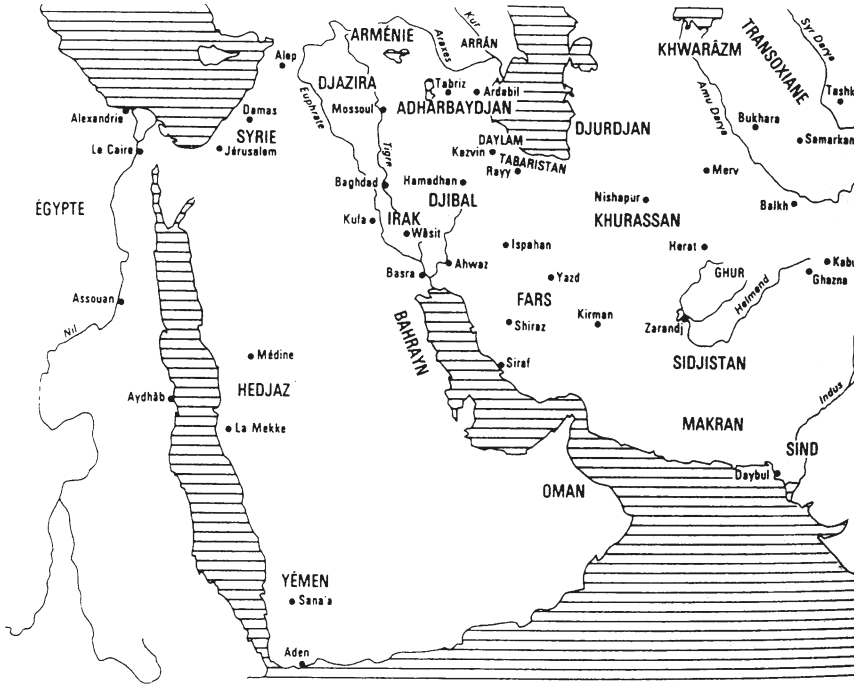


l'occasion de coordonner tous les trafics des mers du Sud. Au Kerala, un même mouvement, plus ou moins associé au réseau gujarati et plus directement dirigé contre la présence portugaise, conduisit les *hifippila* de Calicut à armer leurs navires en guerre et à réagir à l'attitude louvoyante de leurs *rajas* en briguant le pouvoir politique. Si la rébellion des Kunjali de Calicut échoua, les Ali Rajas réussirent, en évinçant le roi hindou, à fonder à Cannanore la première dynastie musulmane du Malabar.

Les communautés islamiques de l'Inde ne parvinrent pas à garder la maîtrise de l'océan Indien que leur ravirent les Arabes de Mascate et les navigateurs de l'Europe du Nord, mais leurs échecs ne doivent pas dissimuler le rôle essentiel qu'elles jouèrent au cours de l'époque médiévale en contribuant à assurer la circulation des produits et des hommes entre la Méditerranée et la mer de Chine. Cependant, à la fin du xvi<sup>e</sup> siècle, le vent tourna : embarqués à bord des navires portugais, Flamands, Hollandais et Anglais avaient reconnu les routes de l'avenir<sup>26</sup>.



26 Dès 1594, la Compagnie des Terres lointaines fut créée à Amsterdam, puis élargie en 1602 à la *Verenigde Ooste Indische Compagnie* (V.O.C.). En 1599, un groupe de marchands de Londres obtint d'Élisabeth I<sup>re</sup> l'autorisation de constituer une compagnie privée qui fut fondée à la fin de 1600 (*East India Company*).



Les villes et les provinces de l'Orient islamique au 9<sup>e</sup> siècle (d'après J.-C. Garcin *et al.*, *États, sociétés et cultures du monde musulman médiéval*, Paris, PUF, 1995)