Conermann Stephan (éd), *Der Indische Ozean in historiker Perspecktive*

Hamburg, E.B Verlag, 1998, (coll. « Beiträge des Zentrums für Asiatische und Afrikanische Studien der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel », Bd 1), 23 × 15,5 cm, 293 p.

Point d'aboutissement d'un séminaire sur l'océan Indien organisé durant l'hiver 1994-1995 à l'Université de Kiel, cet ouvrage collectif rassemble onze contributions. Elles font apparaître sur la très longue durée, depuis l'Antiquité jusqu'au XX^e^ siècle, quelques-uns des traits fondamentaux de l'évolution des échanges commerciaux dans ce vaste ensemble géographique.

Dans une première étude consacrée aux époques grecque et romaine, Josef Wiesehöfer montre comment les trois grands ensembles régionaux, répartis respectivement autour de la mer d'Oman, du Golfe du Bengale et de la mer de Chine Méridionale, entrèrent progressivement en communication pour donner naissance, dès le premier siècle de notre ère, à un vaste ensemble commercial. Dès ce moment, les échanges entre la Chine et le monde méditerranéen semblent avoir été plus intenses que ce que l'on a longtemps cru. Cependant cet ensemble n'atteignit son extension maximale que bien plus tard, au début du XIV^e^ siècle selon Stephan Conermann (p. 146), lorsque l'Afrique orientale s'intégra enfin pleinement dans le système d'échanges inter-océaniques par le biais de l'islamisation.

Cette perspective sur la très longue durée donne un relief particulier aux permanences. Rappeler le rythme implacable du calendrier des moussons peut n'être qu'une banalité. Mais c'est bien cet invariant qui fit que la durée et surtout le nombre des voyages n'évolua guère de la fin de l'Antiquité au XVI^e^ siècle, malgré les progrès remarquables réalisés dans les techniques de navigation sur lesquels Stephan Conermann fait le point dans son article portant sur « la navigation musulmane dans l'océan Indien du XIV^e^ au XVI^e^ siècle ». Autre permanence, c'est le rôle majeur tout au long de l'histoire de quelques emplacements privilégiés qui servirent de points de contact entre les trois ensembles régionaux. Hermann Kulke montre comment Srivijaya, à l'emplacement de l'actuelle ville de Palembang à Sumatra, sut s'imposer pendant des siècles comme le relais indispensable entre la Chine d'une part, l'Inde et le monde arabo-musulman d'autre part. La cité sumatraise, qui ne céda la place à Malacca qu'au début du XV^e^ siècle, se trouvait à la tête d'une sorte de hanse orientale qui intégrait tous les ports de la presqu'île malaise et de l'archipel indonésien. Les ports de l'Inde du Sud, en particulier Calicut, jouaient un rôle tout à fait identique jusqu'à ce que la cité gujaratie de Surat, dont l'importance aurait mérité d'être soulignée davantage dans cet ouvrage, prît le relais durant le XVI^e^ et au début du XVII^e^ siècle. Par contre Sri Lanka, malgré une situation géographique très favorable, semble n'avoir jamais été davantage qu'une escale mineure. Aussi le titre de « Sri Lanka, plaque tournante du commerce dans l'océan Indien » accordé par Martin Gollwitzer à sa contribution, n'est guère corroboré par les données essentiellement archéologiques qu'il a pu développer dans son étude et qui laissent deviner un rôle bien modeste pour l'île.

Tout aussi permanent a été le rôle des entrepreneurs privés. Selon Wiesehöfer, rien ne vient confirmer l'hypothèse formulée par quelques historiens qui ont laissé entendre que l'État romain avait tenu une place déterminante dans le commerce avec l'Inde. De même Angela Schottenhammer, dans son analyse du « commerce maritime de Quanzhou (Zaitun) du IX^e^ au XIII^e^ siècle », souligne les oppositions multiples entre un État chinois Song tenté de prendre en main le commerce et des acteurs privés restés récalcitrants à toute forme de contrôle. À l'autre extrémité de l'océan au XV^e^ siècle, la tentative des sultans mamelouks du Caire d'imposer leur monopole sur les fameux marchands *kārimī* n'obtint guère davantage de succès, comme nous le rappelle Ulrich Haarmann dans son article portant sur « les pèlerins et les négociants en mer Rouge du X^e^ au XVI^e^ siècle ».

Dans la préface, H. Kulke parle d'instabilité du système commercial inter-océanique. L'expression n'est pas heureuse. Il s'agit plutôt de mouvements lents, séculaires, voire pluri-séculaires qui animèrent les routes et les réseaux. Un balancier à peine perceptible faisait basculer la suprématie tantôt vers l'ouest et le monde arabo-musulman, tantôt vers l'est en direction de la Chine. S'il est possible de suivre ces oscillations jusqu'au XV^e^ siècle dans quelques-unes des contributions, on en perd le fil dans les quatre études consacrées aux temps modernes en raison des thèmes plus limités qui y sont abordés.

Des fluctuations semblables affectaient aussi les activités commerciales au niveau régional. Wiesehöfer et Haarmann montrent, chacun pour sa période, comment de l'Antiquité jusqu'au début du XVI^e^ siècle des changements politiques survenus dans les arrières-pays faisaient alterner les flux d'échanges en les orientant tantôt sur la mer Rouge, tantôt sur le Golfe. Si l'arrivée des Portugais porta indéniablement un coup sévère à ce commerce, les auteurs concernés par cette période dans cet ouvrage continuent d'ignorer que le commerce des épices reprit vigoureusement par les routes de Bassora-Alep et Suez-Alexandrie durant la seconde moitié du XVI^e^ siècle et au tout début du XVII^e^ siècle.

À côté de ces mouvements lents souvent à peine perceptibles, l'histoire de l'océan Indien connut parfois des moments d'accélérations brutales et généralisées. La fin du X^e^ siècle en fut un des plus spectaculaires. D'est en ouest on assista au développement quasi simultané de puissants États continentaux, depuis la Chine des Song

BCAI 17 (2001) Conermann Stephan (éd) : Der Indische Ozean in historiker Perspecktive, recensé par Michel Tuchscherer
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

(Schottenhammer) jusqu'à l'Empire des Fatimides (Haarmann), en passant par le royaume des Khmers au Cambodge et des Colas dans le sud de l'Inde (Kulke). La mise en place de cours impériales et d'élites bureaucratiques favorisa un développement sans précédent des échanges commerciaux inter-océaniques.

Les échanges ne se limitaient pas aux marchandises. Les idées aussi circulaient, en particulier dans le domaine religieux. Le christianisme (Wiesehöfer) puis l'islam (Kulke) parvinrent en Inde grâce aux marchands venus du Golfe ou d'Arabie. Si le bouddhisme fut adopté par les cités portuaires de Sumatra et de Java durant le premier millénaire, c'est parce qu'il était le mieux adapté aux contacts que ces régions entretenaient aussi bien avec l'Inde que la Chine (Kulke). Par la suite, des considérations identiques ont sans doute joué en faveur de l'islam, lorsqu'à partir du XIIIe siècle la foi de Mahomet commença à prendre racine dans le monde malais.

Si les articles de J. Wiesehöfer, H. Kulke, U. Haarmann, M. Gollwitzer et S. Conermann font assez bien le point sur nos connaissances dans leur domaine respectif, en fournissant notamment d'abondantes références bibliographiques, les autres contributions sont de nature assez différente. Ulrich Matthée retrace avec beaucoup d'approximations le contexte historique ibérique dans lequel vint s'incrire l'expansion portugaise. Il passe à peu près sous silence l'importance de la stratification sociale et des oppositions multiples qui traversaient la société (1). Par ailleurs les références bibliographiques sont extrèmement succinctes et contrastent fortement avec les orientations adoptées sur ce point dans les autres contributions.

Martin Krieger s'est surtout appuyé sur des documents de première main tirés des archives de mouvements piétistes protestants allemands de Halle et de Herrnhut. Dans son étude, il met en évidence les rapports complexes entre les autorités danoises et les missionnaires issus de ces confréries qui s'étaient établis dans les possessions danoises de la côte indienne de Coromandel et dans les îles Nicobar durant la seconde moitié du XVIIIe siècle. En s'appuyant sur des archives anglaises, Arne Bialuschewski aborde dans son étude quelques aspects du « problème des pirates aux XVIIe et XVIIIe siècles ». Elle évoque principalement les Mahrattes sur la côte indienne, et les corsaires européens qui opéraient à partir des côtes malgaches. Thomas Riis évoque de manière succincte « la question de l'India Mail (1830-1870) » à travers le Croissant Fertile, ceci à partir de documents tirés de divers fonds d'archives, dont le consulat italien d'Alep.

Signalons, en annexe, la publication de deux documents. Bettina Zantana propose en complément de l'article de Ulrich Haarmann la traduction d'extraits d'un récit de voyage étonnamment vivant et précis d'un pèlerin maghrébin. Il s'agit de celui d'al-Qāsim b. at-Tuǧībī as-Sabtī qui, en 1297, emprunta la route du Caire à Djedda en passant par Qūṣ et ʾAyḏāb (2). De même Stephan Conermann donne une traduction allemande du routier versifié d'Ibn Māǧid de Calicut à Malacca (3).

Si l'ouvrage est pourvu d'un index fort utile des noms propres et des toponymes, il est à regretter que les nombreuses références bibliographiques n'apparaissent qu'en notes de bas de page et n'aient pas fait l'objet d'une reprise générale en fin d'ouvrage.

Michel Tuchscherer
Université de Provence – IREMAM

(1) Voir à ce sujet notamment, Sanjay Subrahmanyam, *L'Empire portugais d'Asie 1500-1700*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999, ch. 1.
(2) Le texte du manuscrit a été édité et publié en 1975 à Tunis par ʿAbd al-Ḥāfiẓ al-Manṣūr sous le titre Mustafād ar-Riḥla wal-iǧtirāb.
(3) Reprise de la traduction française d'Ibrahim Khoury, « La Ḥāwiya, abrégé versifié des principes nautiques, par Aḥmad ibn Māǧid », Damas, *BEO*, t. XXIV, 1971.

BCAI 17 (2001) Conermann Stephan (éd) : Der Indische Ozean in historiker Perspecktive, recensé par Michel Tuchscherer
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net