



HAL
open science

Océan Indien, le grand carrefour

Philippe Beaujard

► **To cite this version:**

Philippe Beaujard. Océan Indien, le grand carrefour. L'Histoire, 2010, 255 (355), pp.30-35. halshs-00706285

HAL Id: halshs-00706285

<https://shs.hal.science/halshs-00706285>

Submitted on 14 Jun 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Indiennes
Tissu indien
retrouvé à
Sulawesi (île
indonésienne).
Des cotons
imprimés, au
xv^e siècle, étaient
exportés par le
Gujarat dans
tout l'Océan
Indien, et en Asie
du Sud-Est
(Paris, musée
Guimet).



CRÉDIT

Océan Indien, le grand carrefour

par **Philippe Beaujard**

Reliant la mer de Chine et la Méditerranée,
l'Océan Indien est, au xv^e siècle, au cœur d'un monde
dans lequel l'Europe joue un rôle bien marginal.

L'AUTEUR
Anthropologue et
historien, Philippe
Beaujard est
directeur de
recherche au
CNRS et
chercheur au
Centre d'études
des mondes
africains (Cemaf).
Il travaille
notamment sur
Madagascar
et sur l'Océan
Indien avant
le xvi^e siècle.
Il a dirigé avec
L. Berger et
P. Norel (dir.)
*Histoire globale,
mondialisations
et capitalisme*
(La Découverte,
2009). Il est en
train de terminer
un manuscrit
sur l'Océan Indien
de la naissance
de l'État au
xv^e siècle.

En 1400, l'Europe n'est encore qu'une « périphérie » de l'espace afro-eurasien. L'Océan Indien est au centre de cet espace, dont les « cœurs » sont la Chine, l'Inde, l'Égypte et l'Asie occidentale. Et les Européens ont bien peu à offrir contre les épices, les porcelaines et les soieries de l'Orient.

UN SYSTÈME-MONDE

Depuis le début de l'ère chrétienne, l'expansion des échanges a accéléré la constitution d'un système-monde afro-eurasien, où les événements et les développements régionaux apparaissent interdépendants¹. Articulé à la mer de Chine et à la

Méditerranée, l'Océan Indien occupe une place centrale au sein de cet espace, progressivement intégré et hiérarchisé².

Depuis ses origines, ce système-monde a subi une série de cycles économiques de plusieurs siècles, qui coïncident avec des évolutions politiques et religieuses, et souvent avec des cycles climatiques. Jusqu'au xvii^e siècle, on peut distinguer quatre cycles (i^{er}-vi^e siècle, vi^e-x^e, x^e-xiv^e, xv^e-xvii^e) sur une courbe à pente de plus en plus accentuée, qui traduit une croissance générale de la démographie, de la production, du volume des échanges, ainsi qu'un développement urbain. Chaque phase ascendante est également accompagnée par

la cristallisation de larges entités politiques et la mise en œuvre d'innovations à la fois techniques, idéologiques et institutionnelles.

Après le repli global qui marque une partie du XIV^e, les liens se retissent à la fin du siècle, dans l'aube d'un nouveau cycle : l'économie connaît une nouvelle croissance, impulsée par le rebond de la Chine, le dynamisme de l'Occident, l'essor de l'Empire ottoman et de grands États indiens (sultanats du Gujarat, du Bengale, des Bahmanides, Empire de Vijayanagar, cf. p. 66), et celui de cités-États asiatiques (Malacca, Pasai, Calicut, Ormuz). La population mondiale passe de 375 à 475 millions de 1400 à 1500. Dans l'ensemble de l'océan Indien, les réseaux d'échange s'étendent et se densifient dans un envol du commerce, et les États développent une plus grande efficacité dans la mobilisation des hommes et des ressources, appuyée sur une expansion des armes à feu.

Géographie et réseaux d'échanges dessinent alors deux grandes aires maritimes, l'océan Indien oriental et l'océan Indien occidental, divisé par la rivalité entre le golfe Persique et la mer Rouge. L'interconnexion des grands ports constitue l'ossature du système, ports qui sont à toutes les époques des « tours de Babel », lieux de mélanges et de création issue de ces métissages. En un seul jour, note le Portugais Tome Pires au début du XVI^e siècle, on peut rencontrer à Malacca des locuteurs de « quatre-vingt-quatre langues différentes ». Sur tout le pourtour de l'océan Indien, les échanges conduisent ainsi à la formation de « cultures de frange », à

l'interface de réseaux maritimes et terrestres.

« HERBES ET BROUTILLES »

Les marchands de l'océan Indien ne transportent pas seulement des produits de luxe, épices ou porcelaine. Diverses catégories de biens fondent les échanges : les métaux (précieux ou non), le bois, les produits associés à l'habillement (cotonnades de l'Inde, soieries de Chine et d'Iran, lin et cotonnades d'Égypte), les biens destinés à la parure, les aromates, médecines et épices liés à la fois à la religion, à la santé et à la cuisine (poivre de la côte de Malabar, girofle et noix de muscade des Moluques...), l'alcool et les narcotiques, les moyens de production (esclaves, outils), de transport (navires), les moyens de guerre (armes à feu, chevaux, éléphants) et les aliments (le riz en premier lieu). Et puis des œuvres sacrées, des moyens de divertissement et de plaisir (des musiciens et leurs instruments par exemple...).

La balance commerciale de l'Asie occidentale et de l'Afrique est déficitaire par rapport à l'Inde – celle de l'Asie orientale est, elle, bénéficiaire grâce notamment aux porcelaines et soieries qu'elle exporte. Faisant écho aux lointaines doléances de Pline, le Persan Wassaf écrit au XIV^e siècle que « l'Inde exporte herbes et broutilles pour recevoir de l'or en échange ». Les marchands de Calicut, écrit le Portugais Duarte Barbosa (1516), emportent « poivre, gingembre, cannelle, cardamome, myrobolan, fruits de tamarin, pierres précieuses, perles, musc, ambre gris, rhubarbe, bois d'aloès, de gran-

**Riz,
poivre,
esclaves et
éléphants**



Bateau indonésien
Bas-relief sur le temple bouddhique de Borobudur (VIII^e siècle, Java, Indonésie). On y reconnaît un navire typique de l'Asie du Sud-Est, à balancier, avec deux mâts tripodes et des gouvernails latéraux (et non un gouvernail central comme sur les navires chinois).

Cardamome
 Cette plante
 originaire d'Asie
 du Sud-Est est
 l'une des épices
 qui alimentent le
 commerce dans
 l'océan Indien
 (manuscrit
 arabe, traduction
 du x^e siècle du De
 Materia Medica
 de Dioscoride).



des quantités de cotonnades, des porcelaines. Ils revenaient avec cuivre, mercure, vermillon, corail, safran, velours de couleurs, eau de rose, couteaux, camlets [vêtements] colorés, or et argent ».

Dans toute l'Asie du Sud, les réseaux musulmans s'étendent

Les métaux précieux sont cependant pour une part réexportés, vers l'Asie orientale, mais aussi vers le golfe Persique et l'Arabie. Ces régions fournissent les chevaux dont les armées des États indiens sont grandes consommatrices, chevaux négociés contre du riz, du sucre, du fer et des épices. Plus au sud, la cité-État indienne de Calicut est le grand port du poivre.

UNE « MER ISLAMISÉE »

Le xv^e siècle marque un relatif déclin du monde musulman occidental (Égypte, Levant, Irak). L'impact démographique d'épidémies récurrentes de peste y a des conséquences désastreuses sur l'agriculture, l'abandon des canaux au xiv^e siècle ayant entraîné un effondrement des systèmes d'irrigation. L'Égypte sous domination mamelouke demeure cependant une puissance majeure du système-monde avec son accès à la mer Rouge, même si le golfe Persique trouve au xv^e siècle une importance nouvelle, marquée par l'émergence d'Ormuz.

Si les routes maritimes, dès le xiii^e siècle, représentent l'essentiel de la circulation marchande, une part significative du commerce se maintient par les « routes de la soie », actives durant la plus grande partie du xv^e siècle, sous les descendants de Tamerlan, turcs islamisés, installés à Samarcande et Herat. Ces derniers maintiennent une stabilité politique relative en Iran. À l'ouest, les routes aboutissent à l'espace ottoman, qui connaît

Un système-



L'océan Indien à la fin du Moyen Age répond à la définition du système-monde tel que l'a analysé Immanuel Wallerstein pour l'époque moderne (1974) : une division transrégionale du travail, des phénomènes de domination en-

une avancée spectaculaire, marquée par la prise de Byzance en 1453.

Durant le xv^e siècle, la population du monde musulman passe de 86 à 114 millions. Elle progresse surtout en Inde, en Asie du Sud-Est, dans les Balkans et en Afrique. Dans toute l'Asie du Sud, les réseaux musulmans s'étendent, et Denys Lombard a pu qualifier l'océan Indien au xv^e siècle de « mer islamisée »³. L'islam a globalement favorisé le développement des échanges ; toutefois, il ne constitue pas un monde monolithique, mais se déploie en des formes diverses, souvent en compétition.

En Inde, la désintégration du sultanat de Delhi a donné naissance à des sultanats marchands tour-

Notes
 * Cf. lexique, p. 00.
 1. Proche du modèle braudélien, le concept de système-monde a été introduit pour l'époque moderne par I. Wallerstein (*The Modern World-System. T. 1, Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, San Diego-New York, Academic Press, 1974).
 2. Cf. P. Beaujard, « Un seul système-monde avant le xvi^e siècle ? L'océan Indien au cœur de l'intégration de l'hémisphère afro-eurasien », *Histoire globale, mondialisations et capitalisme*, P. Beaujard, L. Berger et P. Norel (dir.), La Découverte, 2009.

cité-État musulmane de Pasai (île de Sumatra) et Malacca. Les grands commerçants tamouls jouent également un rôle majeur dans le commerce avec l'Asie du Sud-Est, à partir du port indien de Pulicat. D'autres États comme Pegu, qui est lui bouddhiste (actuelle Birmanie), participent à ces réseaux, qui tous convergent à l'est vers Malacca.

Au xv^e siècle, Malacca (actuelle Malaisie) constitue, avec les grandes cités maritimes chinoises, l'un des premiers ports au monde, et le premier de l'océan Indien. Avec l'appui de la Chine, cette cité-État, dirigée par un sultan, mais où les différentes communautés cohabitent, échappe à la suzeraineté de l'État thaï d'Ayuthiâ et à celle de Mojopahit (Java), pour devenir la plaque tournante du commerce entre l'océan Indien et la mer de Chine. La ville est remarquable par le faible niveau des droits de douane et par un code de lois qui offre des garanties aux marchands sans équivalent en Asie du Sud-Est. **Les habitants affluent** : Malacca compte entre 100 000 et 200 000 habitants au début du xvi^e siècle.

C'est par elle que transitent les épices des Moluques. « *Celui qui est le maître [de Malacca], écrit Pires, a les mains sur la gorge de Venise.* » Comme le notait déjà Marco Polo, les épices de l'Asie sont toutefois d'abord consommées en Asie, en Arabie et en Égypte : 60 à 70 % du girofle arrivant à Malacca vers 1500 sont acheminés vers le Gujarat (Inde de l'Ouest) et seulement 5 % partent vers l'Europe. L'essentiel de l'activité économique se situe dans l'espace afro-asiatique dont l'océan Indien est le cœur.

Malacca, plaque tournante par où transitent les épices

DES MUTATIONS RÉGIONALES

Au cours du xv^e siècle, des changements majeurs interviennent. Certains sont impulsés par un refroidissement climatique global corrélé à une baisse de l'activité solaire et à l'explosion du volcan Kuwae au Vanuatu⁵. L'activité du système-monde n'est pas affectée dans son ensemble, mais des mutations régionales sont discernables. Ainsi, en Afrique de l'Est, l'État du Grand Zimbabwe entre en déclin – également pour des raisons internes –, déclin qui provoque un affaiblissement de la ville côtière de Kilwa, dont tirent parti des cités plus au nord comme Mombasa et Malindi.

En 1433, par ailleurs, la Chine se retire – officiellement du moins – des routes maritimes. Ce repli va amplifier l'essor de Malacca et celui des ports de la côte Nord de Java, où d'importantes communautés chinoises – souvent musulmanes, et métissées – sont implantées (cf. Paola Calanca, p. 00). L'abondance de la porcelaine chinoise trouvée dans tout l'océan Indien témoigne de la poursuite d'un commerce actif avec la Chine, mi-clandestin mi-officiel.

Les années 1420-1430 voient également une

restructuration des réseaux de l'océan Indien occidental. Les exactions des sultans du Yémen vis-à-vis des marchands Karimi, musulmans qui contrôlent le commerce en mer Rouge, entre Égypte et Yémen, provoquent d'abord leur fuite vers Djedda (Arabie), où les navires indiens se rendent à partir de 1424, en évitant Aden. Puis, à partir de 1429, les Mamelouks du Caire s'arrogent un monopole sur le commerce des épices. Après avoir été instrumentalisés par le pouvoir, les Karimi disparaissent finalement en tant que marchands indépendants. Cette transformation structurelle favorise sans doute l'ascension des Gujaratis.

L'importance des musulmans sur les routes des échanges demeure essentielle. Mais partout la tolérance en matière religieuse est de règle : tolérance des autorités politiques, mais aussi, interpénétration des réseaux religieux. Au cosmopolitisme des ports répond le caractère transnational des réseaux. Mahmud Gawan et sa famille en offrent un bon exemple : savant et marchand de chevaux originaire d'Iran, il est ministre dans le sultanat bahmanide. Son frère, Ahmad, est fixé en Égypte, où vivait son père; l'un de ses fils commerce avec l'Inde, tandis que deux autres qui ont étudié les sciences coraniques sont installés à La Mecque. Une remarque de Shelomo Goitein à propos de l'Égypte du xii^e-xiii^e siècle est pertinente pour d'autres lieux et d'autres époques : la coupure « se fait moins entre les religions et les nationalités qu'entre les soldatesques dirigeantes et les commerçants entrepreneurs »⁶. Cette « coupure » ne saurait toutefois être hâtivement généralisée.

LE PRINCE ET LES MARCHANDS

Dans les grands empires agraires, les princes ont besoin des marchands pour convertir la richesse agricole en revenu utilisable par l'État et font appel à eux pour leur administration ; grâce à leurs connaissances des pratiques comptables, les marchands constituent des auxiliaires précieux, souvent chargés de la perception des taxes. Certains marchands tirent profit de leur alliance avec l'État, mais cette situation avantageuse s'accompagne de risques considérables. La mise à mort de Mahmud Gawan, prisonnier des intrigues de palais et accusé de corruption, par le sultan bahmanide en 1481 constitue un bon exemple de la vulnérabilité des marchands face au pouvoir politique.

Dans les cités-États – ces « villes à l'état pur » comme les caractérisait Braudel –, dans les petits sultanats marchands qui fleurissent dans les interstices des royaumes en Inde, en Asie du Sud-Est et sur la côte est-africaine ou dans des villes plus ou moins indépendantes à l'intérieur d'États, comme Ormuz et les ports du nord de Java, le pouvoir favorise le commerce à longue distance. Si à Ormuz et Calicut, les dirigeants politiques ne s'impliquent pas directement dans le commerce, les sultans de Malacca y jouent au contraire un rôle actif. Autre particularité de Malacca, les marchands y exer-

Notes

5. Cf. P. Boucheron, « Kuwae ou la naissance du monde », *L'Histoire* n° 347, novembre 2009, pp. 8-13.
6. S. Goitein, « From the Mediterranean to India. Documents on the trade to India, South Arabia, and East Africa from the Eleventh and Twelfth Centuries », *Speculum. A Journal of Mediaeval Studies*, XXIX, 2 (1), 1954, pp. 181-197.



CRÉDIT

cent un rôle politique notable, par le biais de quatre « chefs de port », représentants des principales communautés étrangères (Gujaratis, Tamouls, Javanais et Chinois).

Comme en Europe à la même époque, l'essor de la production et des échanges en Asie et en Afrique s'accompagne de celui de pratiques proto-capitalistes, d'une monétarisation de l'économie et de l'extension du crédit. Les grands « entrepreneurs » sont souvent à la fois producteurs, marchands et financiers. Le secteur politique lui-même se transforme parfois en producteur et en marchand. La côte du Coromandel (sud-est de l'Inde) constitue un bon exemple de ces processus. Le secteur textile commence à s'y industrialiser, avec une production massive de cotonnades pour l'exportation dont les décors sont souvent adaptés aux goûts de l'étranger. Toutefois, le développement du « capitalisme » est inhibé par l'importance d'une classe de travailleurs dépendants (paysans sans terre, prisonniers de guerre...), qui empêche l'essor d'un marché intérieur et la recherche d'innovations. L'activité textile se situe moins dans les villes que dans les villages et on n'y observe pas de « travail à façon » sur le mode européen : il n'y aurait donc pas ici de « prolétarisation » des producteurs par les marchands.

Des historiens ont parfois souligné la fragilité sociale des marchands asiatiques dans la période « prémoderne », par opposition aux marchands européens protégés par des droits de propriété et l'influence exercée sur les États. Cette affirmation est peut-être excessive. La richesse et le pouvoir de certains grands marchands sont illustrés au début du xvi^e siècle sur la côte Ouest de l'Inde par Mamalli de Cannanore, qui établit sa suzeraineté sur les Maldives vers 1494, exerçant un monopole sur le coir (les fibres tirées de l'enveloppe de la noix de coco et de l'arbre, qui servent notamment

à fabriquer des cordes) – il coordonnera plus tard des actions de résistance contre les Portugais, en rassemblant des troupes à Calicut et une flottille de navires de guerre du Gujarat.

Il est vrai pourtant qu'à la différence, en Europe, des cités-États italiennes ou des villes de la Ligue hanséatique (de Bruges en premier lieu), il n'y a pas, en Asie et en Afrique au xv^e siècle, fusion de l'État et des intérêts mercantiles et institutionnalisation du pouvoir de la classe marchande – sauf peut-être à Malacca. Des « républiques marchandes » s'instaurent dans quelques ports (en Inde à Basrur, par exemple)⁷, mais elles demeurent des exemples marginaux, et l'« esprit capitaliste » de ces cités n'est pas en mesure de modeler les grands États. On n'y observe pas non plus la volonté d'expansion – qui caractérisera l'Europe à partir du xv^e siècle.

L'IRRUPTION DES PORTUGAIS

En 1498, la flotte portugaise de Vasco de Gama atteint l'océan Indien (cf. *Sanjay Subrahmanyam*, p. 64). Trop peu nombreux, ils n'ont pas les moyens de la politique qu'ils prétendent mener et ils s'intégreront finalement en grande partie aux réseaux déjà existants.

La fin du xv^e et le xvi^e siècle, pourtant, représentent bien un moment de rupture. Plus tôt déjà, le chroniqueur Fernão Lopes (1378-1459) écrivait : « *Un monde nouveau se lève, et une nouvelle génération d'hommes.* » Construisant entre Afrique de l'Ouest et Amériques un nouveau système dont ils constituent le « cœur », les Européens vont utiliser avec profit l'or et surtout l'argent du Nouveau Monde pour pénétrer plus avant les marchés asiatiques. Tout est en place désormais pour « l'explosion planétaire de l'Extrême-Occident chrétien »⁸, qui n'est pas encore le triomphe de cet Occident : jusqu'au début du xix^e siècle, les économies de

Route de la soie
Procession sur la route de la soie, à Tabriz, Iran (manuscrit turc, fin xv^e siècle). On y voit le transport de marchandises précieuses : les porcelaines et des récipients métalliques pouvant contenir des aromates.

Notes

7. Cf. S. Subrahmanyam, « Of Imārat and Tījārat : Asian Merchants and State Power in the Western Indian Ocean, 1400 to 1750 », *Comparative Studies in Society and History* n° 37, 1995, pp. 750-780.

8. P. Chaunu, *L'Amérique et des Amériques*, Armand Colin, 1964.

9. Cf. K. Pomeranz, *La Force de l'Empire. Révolution industrielle et écologie, ou pourquoi l'Angleterre a fait mieux que la Chine*, Alfortville, Éditions èRe, 2009.