

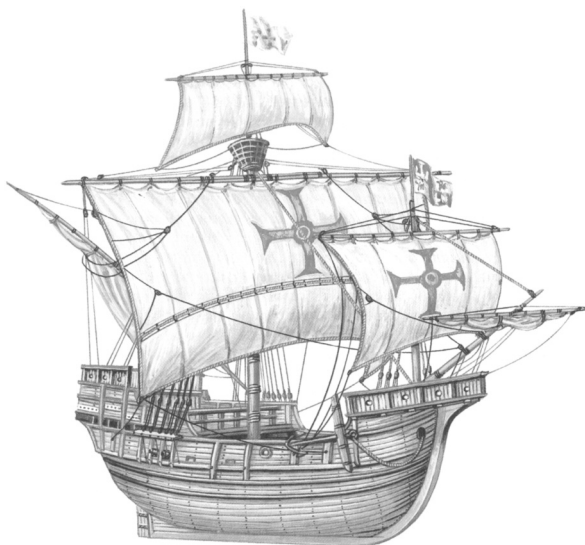
COLLECTION MÉMOIRES

**MAYOTTE  
ET LES COMORES**

ESCALES SUR LA ROUTE DES INDES  
AUX XV<sup>e</sup> ET XVIII<sup>e</sup> SIÈCLES

Henri Daniel LISZKOWSKI

# SOMMAIRE ET REMERCIEMENTS



## SOMMAIRE

### Remerciements

### Présentation du sujet

#### Chapitre I

Les conditions naturelles dans l'Océan Indien et leurs incidences sur la navigation.

#### Chapitre II

Commerce et navigations, à l'époque antique et médiévale, du VIII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle.

#### Chapitre III

L'Arrivée des Portugais dans l'Océan Indien.

#### Chapitre IV

Mayotte et les Comores, escales sur la route des Indes.

#### Chapitre V

Le commerce dans l'archipel des Comores du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle.

#### Chapitre VI

L'Islam et le commerce des âmes.

#### Chapitre VII

Villes et sociétés comoriennes au XVII<sup>e</sup> siècle.

### Conclusion

## Remerciements

Ce travail a vu le jour à Mayotte, île de l'Océan Indien, où mes activités professionnelles m'avaient envoyé; mon intérêt pour l'histoire et l'archéologie avait eu déjà l'occasion de s'exprimer, aussi bien sur les terres arides du piémont saharien que sous les eaux fraîches et verdâtres de l'Atlantique et Claude Allibert su rapidement me montrer la voie de la recherche sur ce caillou boisé et broussaillieux de l'archipel des Comores. M'invitant à ses prospections tout d'abord, puis m'associant à ses recherches, il m'a permis de saisir le sens et l'orientation de sa quête et de comprendre la richesse historique et archéologique de la région; sous son impulsion et avec sa collaboration, j'ai donc entrepris des recherches sur le site de Polé et sur la période « classique » de l'histoire de Mayotte; le Professeur Vérin, en charge de la direction du CEROI à l'INALCO, m'a apporté ses conseils et son aide éminemment précieuse; c'est d'abord à eux que s'adressent mes remerciements les plus chaleureux et les plus sincères, pour leur confiance et leur soutien.

Ce travail, de longue haleine, n'aurait pu se concrétiser sans la collaboration sans faille de J.-C. Hébert dont la disponibilité ne fut jamais prise en défaut; qu'il soit ici remercié pour les articles, les documents et les conseils qu'il ne cessa de m'apporter.

La Société d'Histoire et d'Archéologie de Mayotte (SHAM), dont les membres s'associèrent régulièrement aux travaux de recherches, fut un auxiliaire précieux tout au long de ces campagnes: je remercie tout particulièrement, M. Maouli pour sa fidélité dans l'association et sa persévérance dans les explorations, Christophe Pichoir pour sa contribution exceptionnelle et J.-C. Pichard pour son soutien moral et matériel.

Enfin, cette thèse n'aurait pas vu le jour sans le sacrifice de mon épouse qui a su, pendant ces années, comprendre et accepter. Qu'elle reçoive ici l'hommage qui lui revient de droit!

Henri Daniel LISZKOWSKI

# PRÉSENTATION DU SUJET

Mayotte et les Comores escales sur la route des Indes

aux XV<sup>e</sup> - XVIII<sup>e</sup> siècles.



## **Problématique :**

L'histoire de la période classique du sud-ouest de l'Océan Indien et de l'archipel des Comores est relativement mal connue; peu nombreux sont les chercheurs qui se sont intéressés particulièrement à cette période, si l'on excepte les recherches portugaises sur les premiers découvreurs et leurs voyages. Et pourtant la période « classique » est celle des grands changements : l'Islam termine son implantation dans toute la région, les derniers migrants occupent définitivement l'archipel, les escales régulières et de plus en plus nombreuses des navires européens créent de nouvelles conditions économiques et politiques alors que l'installation des nouveaux maîtres arabo-musulmans fait apparaître une nouvelle société fondée sur la dualité entre nouveaux oppresseurs et anciens opprimés.

Les recherches sur le site archéologique de Polé m'avaient permis de « toucher du doigt » le fond du puits et par là même la charnière entre les deux périodes historiques; ensuite, la mise en évidence des nombreux sites religieux autour de l'île m'a éclairé sur la présence et l'importance des premiers établissements culturels et humains : cette étude est donc le prolongement logique et nécessaire des travaux entrepris au cours de ces dix dernières années; elle se présente comme l'aboutissement d'un travail personnel et se veut une « escale » pour les chercheurs à venir.

## **Méthodologie :**

Les outils du chercheur restent les mêmes quelles que soient les périodes historiques étudiées :

- Les textes et documents anciens relatifs à l'Océan Indien médiéval restent relativement limités et cantonnés aux auteurs arabo-musulmans; une nouvelle présentation de ces documents par C. Allibert et leur nouvelle traduction et interprétation par Viré<sup>1</sup> nous ont permis de dresser un tableau économique et social de la côte est-africaine et des îles du sud-ouest, avant l'arrivée des Portugais. Concernant la pénétration des Lusitaniens dans le Canal de Mozambique, nous avons tenté de tirer le meilleur profit de la sortie des nouveaux documents de G. Bouchon et de J. Aubin. La reprise des routiers d'Ibn Mâdjid et de Soulayman Al-Mahri nous a semblé indispensable pour dégager certains points précis comme celui de l'identité du pilote de Vasco de Gama.

*1 - Allibert C., 1990 : Textes anciens sur la côte est de l'Afrique et l'Océan Indien occidental, in Travaux et Documents no 8, Paris, INALCO-CEROI, 176 p.*

Parmi les textes et documents anciens récemment mis au jour, nous avons abondamment utilisé et analysé les relations de voyage extirpées par A.M. Sauvaget des archives britanniques<sup>2</sup>, sans toutefois négliger les relations plus classiques tels le voyage de Gonville ou les mémoires du général A. Beaulieu.

- Certains documents plus récents restent cependant indispensables pour une bonne compréhension des événements et des hommes ; c'est le cas des chroniques élaborées dans chaque île au XIX<sup>e</sup> siècle. Ces histoires issues de la mémoire collective restent des compilations personnelles plus ou moins objectives mais elles représentent des références incontournables pour le chercheur qui opère en milieu de tradition orale. Parmi ces documents, nous avons repris en particulier l'étude de la liste des Fani de Mayotte ou la chronique de Kadi Oumar.

- Notre principal outil fut cependant la recherche archéologique qui nous conduisit sur les traces de prédécesseurs illustres tels Wright, Allibert et Vérin. À partir de leurs travaux et découvertes, nous avons entrepris de nombreuses campagnes de prospections, de sondages ou de fouilles au cours desquelles nous eûmes le plaisir et l'honneur de mettre au jour des sites inconnus, des monuments en ruines et des structures urbaines inédites. La récolte d'indices, de renseignements et de matériels nous a permis de dégager des hypothèses et d'aboutir à de nouvelles conclusions.

### **Les Limites géographiques :**

Bien que notre centre d'intérêt soit surtout l'île de Mayotte, il est aisé de comprendre que cette île ne peut être artificiellement isolée de son environnement naturel, historique et culturel ; c'est pourquoi, en fonction des chapitres étudiés et des sujets abordés, nous avons dû adapter notre analyse et notre réflexion à une zone géographique plus ou moins étendue. Ainsi, Mayotte et les Comores subissent l'alternance des moussons qui règne dans tout l'Océan Indien et notre premier chapitre porte donc sur les mouvements atmosphériques et les caractéristiques physiques de toute cette zone. De même, pour ce qui concerne les migrations qui « alimentent » les îles avant et après le premier millénaire, nous avons étendu notre étude à tous les secteurs géographiques concernés, que ce soit l'Afrique, la Péninsule Arabique et les régions du Golfe ou les régions asiatiques.

2 - Molet-Sauvaget A., 1994 et 1996 : Documents anciens sur les îles Comores (1591-1810), in Travaux et Documents no 28 et 37, Paris, INALCO-CEROI.

Le chapitre sur les Européens est limité géographiquement à l'archipel et aux rivalités inter-îles, bien que la conquête portugaise des comptoirs arabes de la côte africaine, n'ait pu être occultée. Nous nous sommes cantonnés à l'espace de Mayotte pour l'étude des sites archéologiques religieux et les mosquées, tout en les comparant à ceux des îles voisines et ceux de la côte africaine.

### **Limites historiques :**

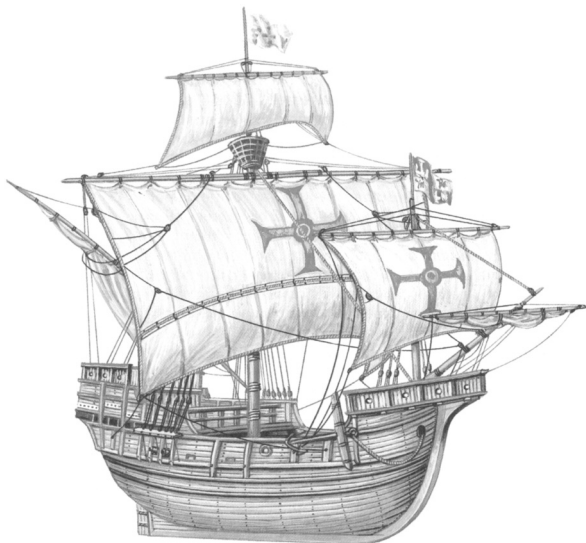
Notre titre mentionne que le sujet couvre la période classique, du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle ; or, le commerce et la navigation sont tributaires des événements antérieurs auxquels ils doivent leurs mécanismes, leur importance ou leur évolution. Nous n'avons donc pas su éviter la présentation de la période précédente dite « archaïque » et ses caractéristiques commerciales ou migratoires.

Si les grandes migrations semblent avoir connu leur aboutissement au XVI<sup>e</sup> siècle, le commerce et les navigations se sont amplifiés dès cette époque avec l'arrivée des navires européens ; ce nouveau commerce d'escale, complétant celui des échanges traditionnels jamais abandonné, va transformer Mayotte et les Comores, en halte nécessaire, sur la route des épices et des soieries. Cette situation va durer plus de trois siècles et ne sera « bousculée » que par les guerres qui vont régulièrement secouer l'archipel. Depuis leur arrivée, les chiraziens sont en constante opposition, contre les naturels des îles, contre les anciens maîtres Fani ou Beja et contre leurs rivaux voisins à l'intérieur et à l'extérieur. En 1820, les Britanniques, maîtres de l'Océan Indien, mettent fin aux razzias malgaches et closent momentanément l'épisode des rivalités entre sultans batailleurs. C'est le terme que nous avons choisi pour notre étude, estimant que Jean Martin avait admirablement bien analysé, dans sa thèse, la période suivante.



# CHAPITRE I

Les conditions naturelles dans l'Océan Indien  
et leurs incidences sur la navigation.



## Présentation du chapitre :

Le commerce et de la navigation, dans l'archipel des Comores et dans le sud-ouest de l'Océan Indien, sont liés aux capacités des hommes à se mouvoir sur les mers selon leurs connaissances technologiques et maritimes. Mais les déplacements des hommes sont aussi fonction des conditions naturelles dans lesquelles ils ont à évoluer : les vents et les courants, les écueils et les bancs de sable seront autant d'atouts et de dangers qu'il faudra vaincre ou domestiquer. Pour mieux appréhender les migrations ou les déplacements militaires et commerciaux, dans le sud-ouest de l'Océan Indien, nous avons jugé utile de dresser, tout d'abord, un état des conditions naturelles qui prévalent dans cette partie du monde, afin d'en dégager un bilan montrant les entraves et les avantages qui conditionneront les déplacements des hommes et donc leur histoire.

Concernant les conditions atmosphériques, si particulières dans la zone intertropicale, nous avons utilisé l'étude de G. Donque<sup>3</sup> sur les vents et les courants dans l'Océan Indien. Les spécialistes de la navigation ancienne, que sont Grosset-Grange<sup>4</sup> et G. Ferrand<sup>5</sup> pour les Arabes ou le commandant Denoix<sup>6</sup> pour les Portugais, nous ont fourni la matière nécessaire à la compréhension des déplacements à ces époques; nous avons emprunté, à J. Merrien<sup>7</sup> et au Père Fournier<sup>8</sup>, les renseignements, relatifs aux maladies et aux agressions subies par les marins pendant les longues traversées des eaux tropicales. Notre étude comparative des quatre îles de l'archipel (orientation, récif, abris) a été élaborée à partir des ouvrages généraux de géographie de P. Vérin et R. Battistini<sup>9</sup> ou de J.-C. Klotchkoff<sup>10</sup>.

3 - Donque G., 1965 : *Le contexte océanique des anciennes migrations : vents et courants dans l'Océan Indien*, in *Taloha I*, pp. 43-69.

4 - Grosset-Grange : *Les procédés arabes de navigation en Océan Indien, au moment des Grandes Découvertes*, in *8e colloque international d'histoire maritime*, 1966, pp. 227-249.

5 - Ferrand G., 1923 : *Les instructions nautiques de Sulayman al Mahri*, in *Annales de Géographie*, T. XXXII, 1923, 301 p.

6 - Denoix (commandant) : *Les problèmes de navigation au début des Grandes Découvertes*, in *3e colloque international d'histoire maritime*, 30 et 31 mai 1958, Seupen, pp. 227-249.

7 - Merrien J., 1984 : *La vie quotidienne des marins au temps du roi soleil*, Hachette, 215 p.

8 - Le Père Fournier, 1643-1647 : *Hydrographie*.

9 - Battistini R. et P. Vérin, 1984 : *Géographie des Comores*, Paris, coll. ACCT-Nathan.

10 - Klotchkoff J.-C., 1989 : *Les Comores aujourd'hui*, Paris, Ed. du Jaguar/Ed. J.A., 240 p.

## A) Conditions naturelles dans l'Océan Indien

### 1 - Les mouvements atmosphériques<sup>11</sup>

De par sa situation géographique, en latitude, entre le tropique nord et le 10<sup>e</sup> parallèle sud, l'Océan Indien se trouve soumis, dans sa majeure partie, aux mécanismes des flux atmosphériques de la zone intertropicale.

Selon le schéma classique dans cette région, on distingue trois zones est-ouest, parallèles à l'équateur et traduisant des pressions différentes : sur les régions tropicales (entre 20° et 40° de latitude), on trouve des zones de hautes pressions (anticyclones), qui engendrent des départs de vents en direction de l'équateur : ces vents, appelés alizés, sont déviés dans leur direction par la force de Coriolis et soufflent nord-est-sud-ouest dans l'hémisphère nord et sud-est-nord-ouest dans l'hémisphère sud. Leur convergence aux latitudes équatoriales, provoque, une ascendance, des basses pressions et des calmes équatoriaux.

Cette trizonation classique est surtout théorique, car selon les saisons, elle « monte » ou « descend » de chaque côté de l'équateur, semblant suivre ainsi le « balancement apparent des rayons du soleil ». Cette oscillation annuelle et saisonnière entraîne des perturbations particulièrement importantes dans l'Océan Indien et donne naissance au phénomène des moussons, accompagné de flux et dérives annexes, qui se succèdent tout au long de l'année. Ainsi :

- en janvier, février, l'alizé septentrional, de direction nord-est-sud-ouest, occupe tout le nord de l'océan, jusqu'au niveau de l'équateur et même au-delà pour les régions orientales, puisqu'il domine jusqu'à l'archipel des Comores et Madagascar, avec une orientation nord-ouest-sud-est. Plus au sud et vers le milieu de l'océan, c'est l'alizé austral, de direction sud-est-nord-ouest qui règne, sauf vers l'Australie où les flux de nord l'obligent à prendre une direction sud-ouest, qui l'entraîne vers les îles indonésiennes.

- Du mois de mars à celui de mai, on assiste au nord à un recul progressif de l'alizé septentrional, à l'apparition des calmes équatoriaux, poussés peu à peu par la progression vers le sud de l'alizé austral.

*11 - Pour l'étude des conditions naturelles dans l'Océan Indien, nous avons utilisé l'ouvrage de Donque : Le contexte océanique des migrations malgaches, in Taloha 1, Annales de l'Université de Madagascar, pp. 43 à 69.*

- De juin à août, l'alizé austral règne en maître dans tout l'Océan Indien, avec une direction sud-est-nord-ouest dans l'hémisphère sud et une direction sud-nord ou sud-ouest-nord-est dans l'hémisphère nord : c'est la mousson d'été.

- De septembre à décembre, on assiste au fléchissement de l'alizé austral, qui recule peu à peu, plus vite dans la partie orientale (où les calmes se rétablissent) que dans la partie nord, où l'alizé septentrional reprend de la vigueur.

La bonne connaissance de ces mécanismes atmosphériques était essentielle pour la réussite des traversées, surtout depuis Le Cap jusqu'en Inde. Les Européens, nouveaux dans ces contrées, l'apprendront parfois à leurs dépens, notamment les Français ; « *En 1665, le « Saint-Paul », destiné à la Mer Rouge, quitte Fort Dauphin en octobre et, incapable de gagner au Nord contre la mousson, y revient en avril 1666 ; de même, les vaisseaux qui transportent le Directeur Caron dans l'Inde, le « Saint-Jean » et le houcre « Saint-Louis », partis de Fort Dauphin le 15 octobre 1667, mettent quatre mois, à cause de la mousson du nord-est, pour se rendre à Surat (13 février 1668)*<sup>12</sup> ».

Rapidement cependant, vers 1674, 1675, l'abbé Carré<sup>13</sup> élabore des instructions pour naviguer des côtes de France à Saint-Thomé<sup>14</sup> ; il conseille de partir en janvier ou février au plus tard et de relâcher aux îles du Cap Vert, puis aux Comores ; de cette façon on arrivait dans l'Océan Indien pour profiter de la mousson du sud-ouest et gagner facilement la côte de Coromandel. Faucher, capitaine du « Gaillard » qui navigua dans le Gange de 1693 à 1698, nous indique dans ses mémoires<sup>15</sup> que « *ceux qui mettait à la voile plus tard, en avril ou mai, s'ils arrivaient avant la fin de septembre dans le canal de Mozambique, ils y pouvaient encore donner, puis, après escales aux Comores, ils trouvaient vers le 9° Lat. S. des vents d'ouest, qui leur faisaient facilement doubler le Cap Comorin*<sup>16</sup> ». Le même capitaine Faucher recommandait également de prendre la route à l'Est de Madagascar, suivre le 37° ou 38° parallèle Sud, se repérer au besoin sur les îles Saint-Paul et Amsterdam jusqu'à la longitude 82° ou 83° Est, avant de redresser sa route

12 - Kaepelin P., 1908, p. 2.

13 - L'abbé Carré était un agent de Colbert dans l'Inde.

14 - Instructions pour naviguer directement des côtes de France à Saint-Thomé, Archives du Ministère des Colonies (Marine et Personnel), Série : AC. C2 62, f. 295.

15 - Océan Indien, Instructions générales, p. 2.

16 - Instructions pour le voyage de France à Bengale. Série : AC2 64, f. 219-221.