

**LES ZAVAGA OU ZABAGA INDONESIENS
(= VAZAHA), ARTISANS ET TRAFIQUANTS DU FER,
COMMERCANTS OU PIRATES (?) A MADAGASCAR
ET AUX COMORES, AUX XIIe-XIIIe SIECLES**

par

Jean-Claude HEBERT*

"They were Malay settlers in Ceylan, "Javanças", at the beginning of the Middle Ages. Some time about this period there was perhaps a second considerable Indonesian settlement in Madagascar..." (Gervase Mathew, *History of East Africa. The early period*, Ed. by Roland Oliver and Gervase Mathew).

Jean Devisse, il y a sept ans, avait, lors d'une séance exceptionnelle à l'Académie malgache, proposé aux étudiants malgaches de s'orienter vers des recherches concernant le commerce du fer dans le Sud de l'océan Indien au Moyen-Age¹. On sait en effet que dès le XIIe siècle, un trafic important pour l'époque, existait entre l'Inde et le Sofala, via Madagascar ou les Comores, dont les habitants étaient dénommés Zabaga ou Zavaga par les auteurs arabes qui parlent de ce trafic. L'identification de ces peuples a été très discutée, car la lecture du mot était difficile, et l'on suspectait une confusion géographique avec les gens de Sumatra, eux-mêmes désignés par ces termes. Encore à ce jour, pour les en différencier, J. Devisse adopte la lecture ancienne de Ran.j (Ranej ou Ranaj) ; au siècle dernier, on lisait de préférence Zaledj². Quoiqu'il en soit, chacun s'accorde à dire que la population ainsi dénommée peuplait diverses îles à quelque distance de la côte africaine (à une "course" seulement

* Magistrat à Madagascar et aux Comores. Président de chambre (honoraire) de la Cour d'Appel de Pau.

1. J. Devisse, "Réflexions d'un africaniste sur l'histoire du fer dans l'océan Indien". *B.A.M.*, t. LXIII, 1-2, 1985 (1986), pp. 61-69.
2. Lectures Zaledj (Reinaud, Jaubert, Gevrey, Eric Axelson, Deschamps), Zanedj (Jaubert, Devic), Zabedj (Devic), Ranedj ou Raneh, selon les variantes du texte ou les traducteurs. Ferrand transcrit Zabag.

d'Al-Banis, ville située sur la côte africaine, dit Al-Idrîsî, et à une "course et demi" de Qomr, qui désigne Madagascar).

Plus récemment, J. Devisse a rédigé une étude globale sur "Les Africains, la mer et les historiens" où il se montre toujours fidèle à la translittération du chercheur tunisien Noureddine Ghali³. Pour notre part, nous sommes attachés à celle de Fernand Viré, qui lit Zabaga (Viré, 1985). J. Devisse, après avoir rappelé que selon Al-Idrîsî, "les Zengs n'ont pas de bateaux sur lesquels ils puissent voyager", mentionne succinctement les récits des auteurs arabes qui ont décrit la côte africaine de l'océan Indien. Certains comme Abu Uthman Amri Bahr al-Gahîz, pratiquement inconnu des malgachisants car ses oeuvres n'ont pas encore été traduites en français⁴, fait la distinction entre les Zengs et les habitants de Lungûlya, qui doit être Madagascar, car ce terme apparaît aussi chez Ibn Saïd pour désigner une des capitales de Komr, qui, à coup sûr, correspond à notre grande île. J. Devisse en vient alors à évoquer le "bassin de navigation afro-asiatique" entre les Comores, Madagascar et l'Afrique au sud de Kilwa, exploré par les Arabes au moins depuis les VIIe-VIIIe siècles, peut être plus tôt, dit-il ; "en tout cas, au XIIIe siècle au plus tard, l'apparition du fer de Limpopo éveille la région à la vie maritime"⁵.

C'est ce problème que nous voudrions évoquer, non par l'archéologie certes, bien qu'elle ait déjà fourni des résultats et soit en particulier très prometteuse sur le site de Dembeni à Mayotte⁶, encore que pour l'instant il soit impossible d'affirmer l'existence d'une commerce maritime avec le Sofala, mais au moyen des écrits arabes, conjugués à la tradition écrite, à la toponymie portuaire et à la linguistique malgaches.

Le document capital pour notre propos est le "Livre de Roger", du célèbre géographe Al-Idrîsî, travaillant pour le compte du roi normand de Sicile, Roger II. Le texte en a été révisée par une équipe de philologues arabisants italiens (Cerulli, 1970) et les passages qui nous concernent ont été magistralement traduits par François Viré (Viré, 1984) Al-Idrîsî, qui écrivait vers 1150, est le premier à parler d'un trafic du fer entre l'Afrique orientale et l'Inde. Il est aussi le seul à désigner l'archipel des Comores sous le nom de "îles du Zabag", mais la confusion avec l'Indonésie est impossible du fait de la position géographique donnée, à "une course" d'Al-Banis, et de l'identification formelle de deux d'entre elles avec Anjouan et Angazidja. Quant à Madagascar, l'île est

3. Lecture Ran.j et ar-Rân.j, adoptée par J. Devisse, : "Les Africains, la mer et les historiens", *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 115-116, XXIX-(3-4), 1989, pp. 397-418.

4. *Kitab Fakhr as-Sudan 'ala l-Bidan*, traduction de Guy et Jacky Ducatez, non publiée.

5. J. Devisse, "Les Africains, la mer...", art. cit., p. 410.

6. Fouilles conduites par Cl. Allibert et son équipe. Premiers résultats dans *Etudes Océan indien*, n° 11, Archéologie des Comores, INALCO, 1989, cf. Allibert et alii, *Le site de Dembeni, Mayotte, Mission 1984*.

dénommée Kùmura ou Komr, et dite peuplée de Bouki (Bûqiyin)⁷, mot swahili pour désigner les Malgaches. Les passages qui concernent les Zabaga et le commerce du fer sont les suivants⁸ :

PREMIER CLIMAT

Section septième :

De Malinda à la ville de Mombasa (Mumbasa) (actuelle M'vita), elle aussi sur la côte, il y a une distance de deux jours (de mer). c'est une petite ville des Zeng et ses habitants sont spécialisés dans l'extraction du minerai de fer et dans la chasse aux léopards.

De Mombasa au village d'al-Bânis (ou al-Bâyis), il y a, par voie de terre, six jours de voyage et, par mer, une "course" (magrân) et demie. Ce village d'al-Bânis est grouillard de population et ces gens adorent "le Lapidable" (al-ragîm) (Satan).

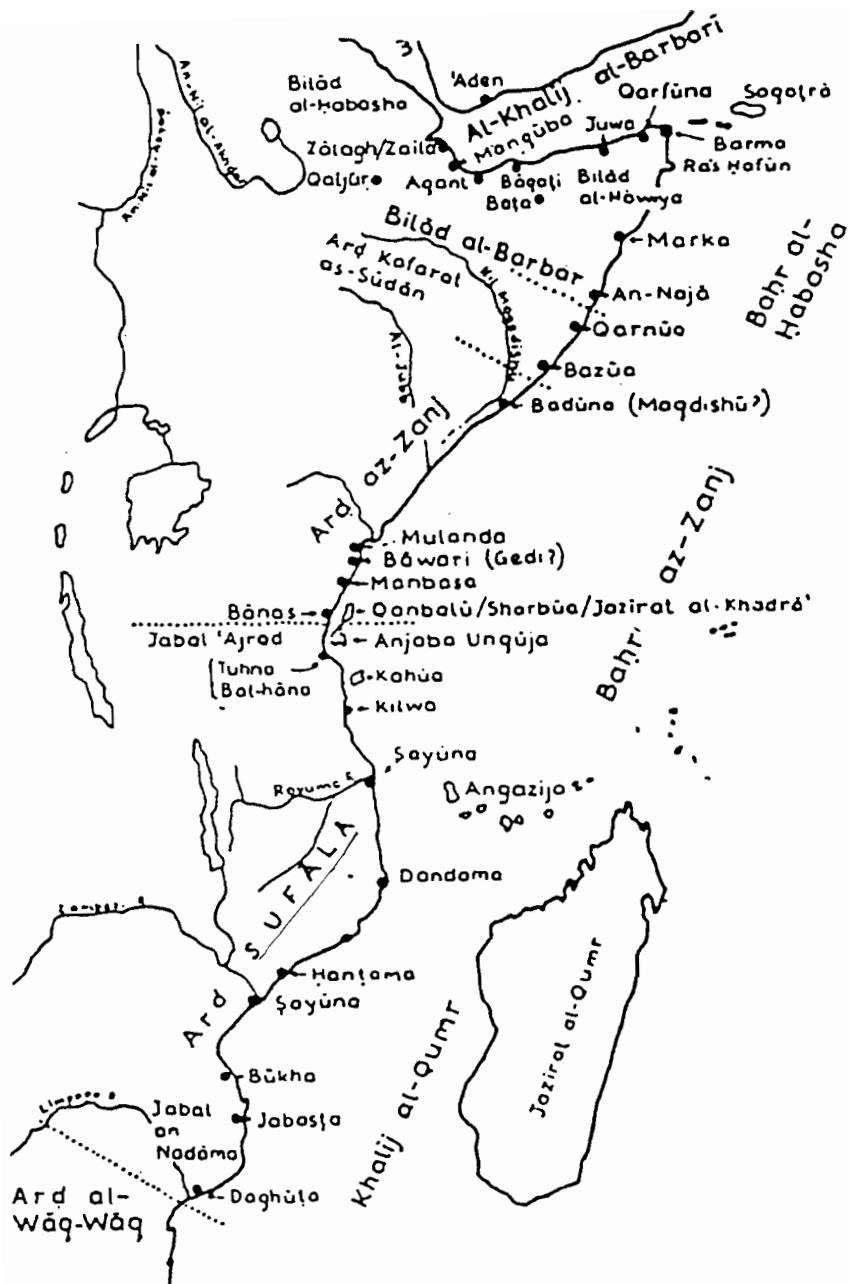
Cet al-Bânis se situe à la limite du pays des Zeng continué par le pays de Sofâla-de-l'Or (Sufâlat al-dahad). De ce village, on atteint, par la côte, la ville nommée Tuhna (ou Tahna) en huit jours de marche, tandis que, par mer, on y va en une course et demie.

Dans tout le pays des Zeng, les produits d'échange sont le fer et les peaux de léopards "zengites" qui tirent sur le roux et qui sont très souples. Les Zeng n'ont pas de bêtes de somme et ne se déplacent qu'à pied, portant leurs marchandises sur la tête et sur le dos jusqu'à Mombasa et Malinda, c'est là qu'ils font leurs échanges. Les Zeng n'ont aucun bateau (p. 61) pour voyager en mer. Seuls abordent sur leurs côtes les navires de l'Oman et d'ailleurs qui, ensuite, cinglent jusqu'aux îles du Jāvaga (gazâ'ir al-Zabag) pour y écoulent leur cargaison acquise chez ces Zeng. Les populations de ces îles du Jāvaga se rendent, eux, chez les Zeng à bord de pirogues et de faibles navires, apportant avec eux leurs propres produits d'échange, et en leurs langues, ils arrivent à se comprendre les uns les autres.

La population du pays des Zeng est très élevée en nombre, mais très pauvre en moyens de défense et le seigneur de la presqu'île de Qays (gazîrat Kays) de la mer d'Oman fait souvent des descentes, avec sa flottille, en pays Zeng pour capturer et ramener en esclaves un grand nombre de ces naturels.

7. Lecture Viré François (1984). Voir note suivante.

8. Extraits tirés de F. Viré, "L'océan Indien", d'après le géographe Abû Abd-Allah Muhammad Ibn Idrîs al-Hammudî al-Hasani dit Al-Sarif Al-Idrisi", *Etudes sur l'océan Indien*, 1984, pp. 13-45. Reproduit dans Cl. Allibert, *Travaux et documents 8. Documents pédagogiques. Textes anciens sur la côte Est de l'Afrique et l'océan Indien oriental*, INALCO, 1990.



The East African Coast according to Idrisi's Map of 1154,
d'après Gervase Mathew

Vis-à-vis du littoral du pays des Zeng sont des îles appelées Iles du Javaga (gazâ'ir al-Zâbag) ; elles sont nombreuses et de vaste surface. Leurs habitants ont le teint très cuivré. Tout ce qu'on y cultive est le sorgho (dura), la canne à sucre et le camphrier à camphre noir.

Parmi encore, ces Iles du Jâvaga dont nous traitons présentement, est l'île d'Anjouana (gazirat al-Anguna) et le centre réunissant la population de cette île se nomme al-Angazija (al-anqaziga) en l'idiome des gens du Jâvaga. La population de cette île est un mélange (de races) et, actuellement, l'élément dominant est constitué de musulmans. Entre ces deux îles susdites et la bourgade d'al-Bânis sur la côte du pays (p. 62) des Zeng, il y a une traversée d'une seule course.

Section huitième

p. 67 : Cette huitième section du premier climat englobe le reste du territoire de Sofâla. Il s'y trouve deux centres qui sont deux villages accompagnés, alentour, de petits hameaux et de campements de nomades comme ceux des bédouins arabes. Les deux centres sont Gantama et Dandama qui sont situés au bord de la mer ; ce sont deux petites agglomérations à l'image des hameaux qui les relient. Les habitants y sont pauvres et primitifs, n'ayant d'autres ressources et matière d'échange que le fer. Il faut dire que le pays de Sofâla renferme, dans ses montagnes, de nombreuses mines de fer et les gens des îles du Jâvaga et autres insulaires qui les entourent viennent à chercher ce fer, pour, ensuite, l'exporter jusque dans l'Inde toute entière et dans les îles qui s'y rattachent. Ils en retirent un gros profit car le fer, en Inde, est la matière principale de tout son trafic commercial, et en outre, bien qu'il y ait du fer dans les îles de l'Inde et des mines exploitées, celui de Sofâla est plus abondant (à la fonte), plus pur et plus malléable.

Le passage où il est dit que les "Zeng n'ont aucun bateau pour voyager en mer" et que les gens des îles du Jâvaga (gazâ'ir al-Zabag) se rendent chez les Zeng à bord de pirogues et de faibles navires, pour y commercer, et que "en leurs langues, ils arrivent à se comprendre les uns les autres", a été maintes fois cité à l'appui de l'hypothèse de traversées indonésiennes au départ de Java ou Sumatra ou même de Malaisie, en direction de l'Afrique, et, par ce biais, en direction de Madagascar. Encore en 1990, Pierre Vérin, dans son ouvrage si parfaitement documenté sur toutes les époques de l'histoire malgache depuis les origines, accepte l'interprétation traditionnelle qu'avait déjà retenue H. Reinaud, premier traducteur français d'Idrîsî, reprise par tous les historiens à sa suite⁹.

Commentant cet extrait, P. Vérin écrit : "On ne peut être plus clair : les gens de Sumatra venaient donc trafiquer en Afrique orientale et avaient le

9. P. Vérin, *Madagascar*, Paris, Karthala, 1990, pp. 31-50.

monopole des grands voyages. L'existence de colonies de compatriotes, à Madagascar et aux Comores, devait faciliter les relations. Les Indonésiens avaient peut-être quelques-uns des leurs à demeure en Afrique mais ceux-ci connaissaient sans doute aussi ce qui allait devenir la langue de tout le pays Zanj : le swahili. Ainsi, les rapports commerciaux ont dû longtemps prolonger les résultats des premières migrations des Indonésiens". Et de citer à son renfort Ibn al Mudjawir, qui rapporte l'invasion des gens d'Al Komr à Aden en l'an 626 H (1228 ap. J.C.)¹⁰.

Effectivement, cet auteur arabe dépeint parfaitement les envahisseurs indonésiens qui disposaient de "navires à balanciers" adaptés à des "mers dangereuses et peu profondes" (*sic*)¹¹. Cet historiographe ne parle pas toutefois, des îles du Javaga mais de Komr, qu'à n'en pas douter, désignait Madagascar.

Claude Allibert a adopté une interprétation différente (mais cela n'est pas dit expressément). Les îles du Jāvaga ne sont pas, dans le texte d'Idrîsî, les grandes îles d'Indonésie, mais la grande île de Madagascar et les Comores, plus ou moins peuplées d'Indonésiens à l'époque. Reprenant le texte revu et traduit par F. Viré. il fait observer que "parmi les îles du Javaga se trouvent l'île d'Anjouan et celle d'Angazidja, qui comprennent un mélange de races, et dont l'élément dominant est musulman". Il reconnaît cependant que les îles de Javaga, identifiées à Madagascar et à l'archipel des Comores, sont considérées par Idrîsî comme étant rattachées à l'Indonésie, la célèbre carte d'Idrîsî où est porté sur une île le nom de Komr (Madagascār) permet de comprendre cette confusion, comme il a souvent été dit, en raison du rétrécissement de l'océan Indien en une "Manche" parsemée d'îles, bornée au Sud par un prolongement imaginaire du continent africain (carte 2).

Les deux thèses présentent des aspects intéressants. Selon la première, les Indonésiens seraient arrivés (avec leurs pirogues à balanciers), jusque sur la côte africaine, puisque les gens du Zavaga (Sumatra) comprenaient le langage des gens de la côte des Zengs, à moins qu'on ait eu déjà un pidgin créole, un proto-Malgache métissé de proto-swahili, parlé tant aux Comores, - qui auraient pu servir d'escales entre l'Indonésie et l'Afrique - que sur la côte dans la région de Mombassa et Malindi. c'est là, en effet, que d'après le texte d'Idrîsî, se trouvaient les deux principaux entrepôts commerciaux qui exportaient du fer vers l'Inde. Le commerce aurait pu être effectuée directement par les Indonésiens sur le trajet aller en suivant les courants, et via la péninsule indienne au retour. Et de citer à l'appui de cette thèse, à la suite de

10. *Id.*, p. 40.

11. *Ibidem.*

Grotannelli et H. Deschamps, la frappante similitude de la râpe à coco depuis la Polynésie jusqu'à la côte swahilie¹².

Selon la deuxième, le texte d'Idrîsî ne témoignerait d'aucune relation maritime directe à cette époque (XIIe siècle) entre Sumatra ou les îles avoisinantes et le continent africain. Les "îles de Javaga" seraient vraisemblablement, outre les Comores, les ports malgaches (de la côte Est) peuplés anciennement par des Indonésiens. Il n'y aurait pas eu de trafic à longue distance avec l'Indonésie. Le commerce était celui d'un petit cabotage avec la côte africaine, mais aussi un trafic plus lointain avec la péninsule indienne puisque "les gens de Javaga vont chercher le fer (à Sofala) et l'exportent en Inde"¹³. Ce dernier trafic aurait été effectué par des bateaux plus importants que les pirogues à balanciers. Une stèle fameuse de Borobudur nous rappelle d'ailleurs que, déjà, quelques siècles plus tôt, les Indonésiens disposaient de navires de haut mer.



12. H. Deschamps, *Histoire de Madagascar*, Paris, Berger-Levrault, 1960, p. 36 et s.

13. Allibert, *op. cit.*, 1990, p. 118.

14. H. Deschamps, *op. cit.*, p. 39 : "Le navire à balancier, à deux mâts et voile rectangulaire, sculpté sur le Borobudur (Java, VIIIe siècle) offre l'image la plus ancienne des conceptions indonésiennes, reliées à la pirogue à balancier ; un tel navire offrait une stabilité remarquable et la possibilité de traverser des océans sans longer les côtes. La route vers l'ouest était reconnue. Elle fut parcourue maintes fois dans un but commercial qui dégénéra fréquemment en pillage".

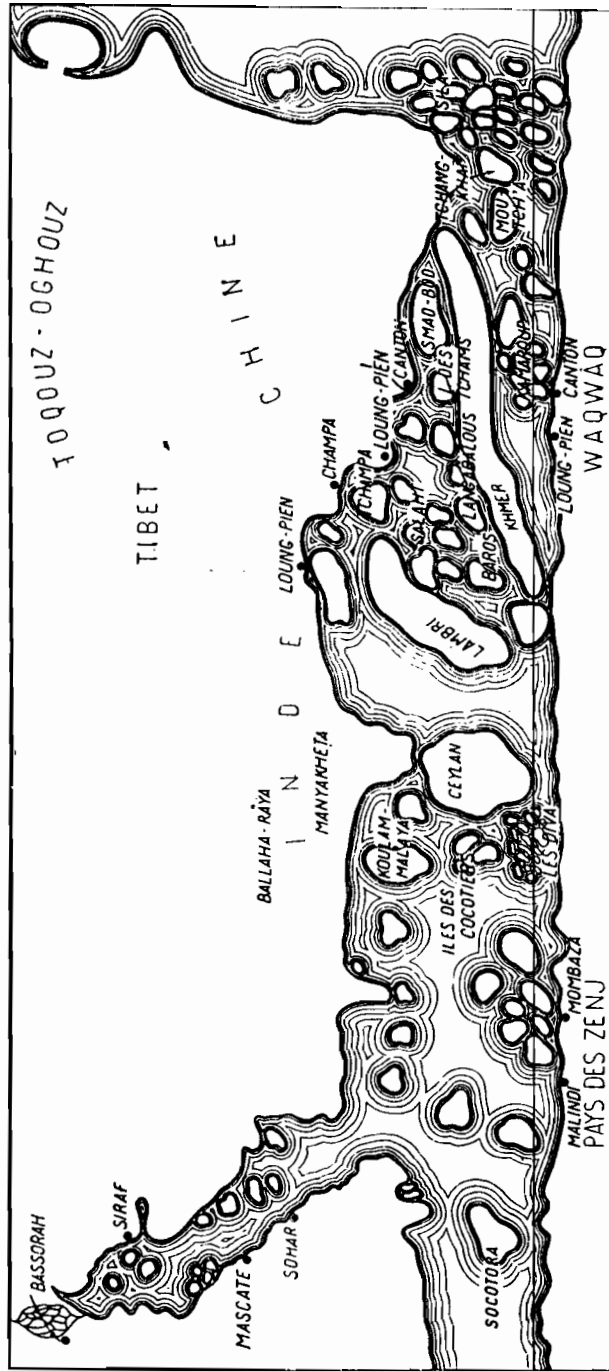


Carte 2. Carte du monde, selon Al-Idrisi (1154), ici inversée pour avoir le Sud en bas (et non en haut comme sur l'original). Les golfes persique et arabe (la mer Rouge) sont bien situés, mais plus au sud du littoral africain se prolonge vers l'Est, l'océan Indien étant considérablement rétréci. Cette mer est saupoudrée d'îles, la plupart sans noms.

Les trois îles dénommées sont :

- celle en forme de vase, "Serandib" (Seran-dib = île (*diva*) de Ceylan) ;
- celle en arc, "l'île Ramni (= Sumatra, l'île du Raminia (?) des *sorabe*) ;
- la plus longue, "l'île de Komr ou Malay (= Madagascar).

Pour cette dernière identification, on doit noter que, selon les auteurs arabes, Malay désigne soit la ville-capitale de Komr, soit la côte orientale de la grande Ile, peuplée de Malais (?).



Carte d'Al-Idrisi, restitué par J. Sauvaget, in Appendice de la relation de la Chine et de l'Inde, rédigée en 851, Paris, 1848.

La lecture Khmer est une "fausse lecture" pour Kmor (Madagascar), seules ayant été transcrites en écriture arabe les consonnes, sans points diacritiques pour les voyelles.

Auparavant, Al-Masudi avait décrit cette région de l'océan Indien qu'il connaissait bien pour être venu à Qambamlu (Zanzibar ou Anjouan ?), en 304 H./916-7. Il ne parle que d'un commerce d'ivoire à destination de l'Inde pour la fabrication des manches de poignards nommés "kri" (les *kri* d'Indonésie) et des gardes de sabres recourbés ; et également pour la fabrication des pièces de jeux d'échec et de tric-trac. Il avait voyagé sur un navire de Siraf, en partant de Sindjar, capitale de l'Oman. Le commerce était entre les mains des Omanais et des Sirafiens. Les défenses d'éléphants étaient réexpédiées de l'Oman en Chine et dans l'Inde¹⁵. Apparemment, il n'y avait pas encore de traversées directes de la côte africaine vers la péninsule indienne. L'auteur signale en outre que l'île de Socotora, où était établie une colonie de Grecs depuis le temps d'Alexandre-le-grand, "est actuellement un des points de relâche des bâtiments (*baridja*) des Indiens qui donnent la chasse aux navires arabes à destination de la Chine, de l'Inde, etc., de la même manière que les galères (*shâniya*) byzantines poursuivent les Musulmans dans la Méditerranée"¹⁶. Cette mention de pirates indiens prouve que le commerce avec la côte africaine était lucratif et disputé. Peut-être des Indonésiens y participaient-ils déjà ?¹⁷. En tout cas, ces Indiens paraissent avoir eu le monopole du commerce avec la Chine, *via* Socotora et la péninsule indienne.

Les auteurs antérieurs¹⁸ parlent, eux, d'un commerce de perles, vraisemblablement de cauris, qui pouvaient être portées en colliers avant de servir de monnaies d'échange, commerce effectué sur les côtes du Sofala depuis que les perles ont disparu de Ceylan (?).

Plus tard, la mention du commerce, ou de la piraterie... des gens du Zavaga peut être retrouvée dans le récit d'Ibn Al-Mudjawir, écrit vers 1232 mais il n'en est parlé qu'au passé :

*"Les peuples d'Al-Komr avaient l'habitude de quitter Al-Komr pour atteindre Ader en bateaux et en utilisant une seule mousson, mais ces peuples ont maintenant disparu depuis qu'ils ont perdu leur pouvoir et depuis que l'itinéraire de leur voyage a été fermé..."*¹⁹

L'auteur précise que leurs embarcations étaient pourvues de balanciers "parce que la mer qui les entoure est dangereuse (*sic*)" ? Après la conquête d'Aden (par les Perses ?), ces peuples perdirent leur pouvoir et les Barabar

15. Allibert, art. cit., p. 81.

16. *Id.*, p. 86.

17. C'est ici qu'il faut se souvenir des Javankas établis à Ceylan, que cite G. Mathew.

18. Albiruni, dans son livre sur l'Inde, texte écrit vers 1030 ap. J.C. Et pourtant, le commerce des cauris perdurait aux Maldives.

19. G. Ferrand, 1919, p. 476 et H. Deschamps, *op. cit.*, p. 41.

(peuple de Berbéra, à la pointe de l'Afrique) les y attaquèrent et les chassèrent d'Aden"²⁰.

Un autre auteur intéressant est Dimaski, qui écrivait vers 1325. Après avoir dit un mot de Zanzibar (Ungudya = Ungundja), sur la côte de Zanj-bar dont il est le premier à citer ce terme, il donne les mensurations de l'île de Malay et puis de l'île de Komor, dont il dit que c'est la même. Ses indications de grandeur, calculées en mois de marche, sont étonnamment fiables, et la mention du teck est sans doute mise ici pour *takamaka* (*Calophyllum inophyllum*), arbre indigène à Madagascar, aux Comores et à La Réunion, utilisé comme bois de charpente marine, dont le nom a été compris "teck des Manga" (c'est-à-dire "des Arabes") :

"L'île de Malay, à l'est de l'île de Komor, est peuplée de pirates qui exercent leur métier sur la mer et se sont révoltés contre leur roi ; à présent ils se nomment Bahariyya. Sur cette île croît l'arbre de teck, qui devient grand et fort. En le creusant, on en construit des vaisseaux formés d'une seule planche de bois ; la longueur de cette planche est de quarante coudées sur une largeur de sept. L'île de Komor, appelée aussi l'île de Malay, d'une longueur de quatre mois de marche sur une largeur d'un mois, est située vis-à-vis et au sud de l'île de Sirandib (Ceylan). Elle comprend plusieurs villes (7 sont citées dont Malay et Komoriyya, "la comorienne"²¹.

Dimaski parle donc de pirates, révoltés contre leur roi, de Malay (?), de Bahariyya qui "exercent leur métier sur la mer". Ceux-ci sont très vraisemblablement les descendants des Zavaga dont nous parlait Al-Idrîsî deux siècles plus tôt, mais ils ne portent plus ce nom. Ils se dénomment Bahariyya, terme qui se traduit en arabe par "gens de la mer (bahr), et correspond parfaitement au terme malgache *Talaotra*, "les gens de la mer". Nous pensons que Dimaski a donné ici la traduction en arabe du terme malgache. Il serait donc le premier à nous faire connaître l'existence des *Talaotra* établis à Madagascar et vivant du commerce maritime (ou de la piraterie).

- Si l'on retient cette information, c'est au XIII^e siècle que le terme de Zavaga aurait disparu, et qu'il aurait été remplacé par le terme de *Talaotra*, le toponyme Antalaotra désignant le pays qu'ils habitent, avec une vague idée d'étrangers, qui a subsisté, puisque à Madagascar le mot désigne plutôt des arabisés en provenance des Comores ou bien installés sur les côtes malgaches,

20. Texte daté de 1332. L'auteur mentionne qu'un navire de Komr, parti pour Kiloa, fut déporté jusqu'à Aden en 626 H/1228-29.

21. Cf. Allibert, *Documents pédagogiques*, pp. 128-129. Les mensurations données sont approximativement exactes : Madagascar a 1 800 km de long sur 400 de large en moyenne.

mais venant de Mayotte ou des autres îles de l'archipel, tandis qu'aux Comores le terme fait référence aux commerçants qui trafiquent avec Madagascar.

Quant à l'extension de sens de "commerçants" à "pirates", notée par les auteurs arabes, il faut sans doute l'imputer, comme le fait à juste titre J. Devisse, au fait que dans le domaine maritime concerné, "plus on s'enfonce vers l'est [et ici le sud], plus les marins de l'océan Indien ont mauvaise réputation auprès des auteurs arabes. Ne faut-il pas remarquer, ajoute-t-il, que tous les marins audacieux, Frisons, Vikings entre autres, passent facilement pour des pirates aux yeux des terriens ?"²²

Au départ de notre propos, nous postulons que le terme *Zavaga* ou *Zabaga* a servi dans ce secteur de l'océan Indien à dénommer des commerçants indonésiens, qui vraisemblablement transitaient par le Sud de l'Inde, cela au XII^e siècle ; et qu'il est possible d'en retrouver la trace soit dans la langue malgache, soit dans la toponymie de la grande île. C'est cette hypothèse d'étude que nous voudrions étudier et contrôler. Notre démarche comportera quatre volets :

1. L'équation *Zavaga/Zabaga* = *Vazaha*
2. Les deux toponymes *Harangazavaka* (*haraña - Zavaga*) de la carte de Flacourt
3. Le toponyme *Rangazavaka* face à l'île aux Prunes (*Mayeur et alii...*)
4. Les *Zabag/Zavaga*, trafiquants du fer et leurs successeurs, les *Zafimbazaha*.

1. L'équation *Zavaga/Zabaga* = *Vazaha*

Il ne faudrait pas croire que le mot *Vazaha* désigne exclusivement les Européens, ou les "gens de race blanche", ou encore les "étrangers", de quelque continent qu'ils soient. L'idée sous-jacente est que le terme s'applique à une catégorie spéciale d'individus, ayant des capacités techniques et peut être intellectuelles, supérieures au commun des mortels. C'est ainsi que le dictionnaire du Père Malzac indique le sens figuré : "intelligent, savant, capable, habile, adroit..." ; pareillement, le dictionnaire Webber traduit *Vazaha* par : "les Blancs, Européens, *karany*, fig. Intelligent", et au mot *karany*, fort curieusement, il écrit : "sk (*sakalava*), synonyme de *Vazaha*", sans indiquer l'acception actuelle du mot *karany* qui désigne spécifiquement les "commerçants hindous". On peut dès lors penser que l'acception primitive était : "des étrangers habiles à la navigation et au commerce", sans référence à la couleur de la peau. Allant dans le même sens que cette interprétation, on

22. Devisse, "Les Africains, la mer...", art. cit., p. 407.

doit ajouter, tiré des notes de Chochot, naturaliste venu à Foulpointe au début du XVIIIe siècle et qui recueillit à la mort de son collègue Chapelier ses herbiers et ses cahiers de vocabulaire, cet extrait relevé par Eugène de Froberville : "Le nom de traite, traitant ou marchand : *Vazz* ou *Vaza fouchi*. *Vazaa* se dit en général des blancs, mais comme ils se sont montrés vendant des marchandises, on les diffère [différencie] des marchands arabes ou malgaches qu'on appelle *Vazaa mainty*"²³. D'après Chochot, le sens primitif était donc "marchand" et s'appliquait même à des Malgaches.

Cette précision nous semble capitale. Le mot *Vazaha* a désigné jadis aussi bien les Hindous et les Arabes que les Européens. Leur caractéristique commune était qu'il s'agissait de commerçants venus par mer. Fait également révélateur, Malzac note l'expression *Vazaha vaky sambo*, "un blanc naufragé ; fig. ruiné", car un *Vazaha* sans son bateau est un homme ruiné.

Si maintenant on recherche l'origine du mot, on ne s'arrêtera pas à l'étymologie populaire qui y voit l'évolution phonétique de l'expression sous forme interrogative : *Mba iza ?* "Mais qui est-ce ?", filiation qui a toutes les chances de ne pas être pertinente. On signalera plutôt, avec la plupart des linguistes²⁴, le rapprochement avec le malais *bajak*, "pirate" (Dict. Favre, Vienne, 1875), javanais *badjag* (*id.*)²⁵ ou avec le mot *Bajao*, population pirate de l'Insulinde que le professeur Faublée verrait bien comme ancêtres des *Vezo*²⁶.

Dans une autre direction, Gabriel Ferrand a proposé le rapprochement de *Vazaha* avec le terme bantou *Wa-Zanga* "étranger blanc, Européen". D'après lui, le mot aurait donné en *Malg.* ancien *vazaka*²⁷. Pierre Simon voit au contraire dans le mot une origine persane. Il signale dans son travail *Ny fiteny fahizany*²⁸ qu'à Besalampy, on dit *Vazamo* au lieu de *vazaha* ; le mot désignerait en proto-swahili "les persans" [wa-jamu]. Il a omis de dire que déjà en 1926, Birkeli signalait *vazamo*, en *vazimba*, avec la signification "Européens"²⁹. Cependant, Drury qui était resté plus d'une année chez les

23. Bibliothèque des descendants de B. de Froberville. R.P. XI.

24. En dernier lieu, Ph. Beaujard, *Mythe et société à Madagascar (Tañala de l'Ikongo)*, 1991, p. 8, note 7.

25. Otto Ch. Dahl n'accepte cependant pas cette filiation, au motif que si le mot avait été emprunté par les ancêtres des Malgaches, il serait resté accentué sur la première syllabe : *vazaka* et non *vazàha* (communication amicale).

26. J. Faublée, "Travaux récents sur le monde indonésio-océanien et l'ouest de l'océan Indien", *Journal asiatique*, 1964, p. 404, note 39.

27. Cf. Drury, p. 155.

28. P. Simon, *Ny fiteny fahizany. Reconstitution et périodisation du malgache ancien jusqu'au XIVe siècle*, Paris, 1988, p. 313.

29. Birkeli, *Les Vazimba de la côte ouest de Madagascar. Notes d'Ethnologie*, fasc. XXII, Mémoires de l'Académie Malgache, Antananarivo, p. 35.

Vazimba de l'Ouest pour se faire soigner du pian, avait noté le terme *vazaka*³⁰, si bien qu'on doit croire à l'existence d'un doublet.

Par contre, personne n'a songé à rattacher le mot Vazaha à l'ethnyme ancien, connu par les géographes arabes, Zabag, ou Zavaga. Ce mot malais désignait au XIII^e siècle, les habitants des îles indonésiennes, et aussi, on l'a vu avec Al-Idrîsî, les habitants des îles Comores (lesquelles chez les auteurs arabes englobent Madagascar). Gervase Mathew parle de Javankas établis à Ceylan, étape intermédiaire entre l'Indonésie et Madagascar [voir en exergue].

En fait, si l'on consulte les écrits des auteurs arabes, on a plusieurs termes très proches pour désigner l'île de Java, l'Indonésie orientale, et l'Indonésie occidentale avec la Malaisie.

Misy soratra arabo sy accent ireto 4 lignes manaraka ireto

Gawa = Java

al-Gawaqa = Bornéo (Kalimantan), Célèbes (Sulawesi) et les Moluques ; l'ensemble est "le Djâwaga".

Zabag, qui comprend Malacca et aussi Sumatra (Saribuza).

Les îles du Zabaga du géographe Al-Idrîsî seraient donc plus spécialement, au départ, la péninsule malaise et l'île de Sumatra, mais comprennent aussi dans sa pensée les îles Comores (y compris Madagascar).

Les linguistes diront de quel terme exactement a pu dériver le mot Vazaha, accentué sur la pénultième. Le g arabe est un *gim*, qui normalement se prononce *dj*, bien que dans l'aire malgache il ait pu évoluer différemment. Le mot *djinn* est écrit *gini* en comorien, mais a donné *tsiny* en malgache. *Zabag* aurait dû donner *zabadza* (écrit en Mlg. *zabaga*) ou *zabaka*. Ce dernier, par métathèse conduit à *vazaka*, qui est la forme relevée par Drury chez les Vazimba. De là, à Vazaha, il n'y a qu'un pas aisé à franchir, car la perturbation finale de *-ka* et *-ha*, si elle n'est pas courante, n'est pas impossible. L'on peut comparer avec le mot arabe *sambuk*, "sambouque, barque à voile triangulaire", qui, en Mlg. a donné *sambo*, "navire à voiles, ou à moteur", en perdant totalement la finale *-ka*.

Si maintenant, nous recherchons les plus anciens textes malgaches qui aient parlé des Vazaha, on se tournera naturellement vers les *sorabe*

30. Sous la graphie *Varzachars* -au pluriel- (p. 155 de l'édition du Capitaine S.P. Oliver, 1890). Chez Drury, *ar* traduit toujours *-r-*.

antaimoro qui citent les ports touchés par la migration des Zafim-d'Raminia vers le Sud-Est de Madagascar. Précisément, l'un de ces textes est de traduction délicate. Il s'agit de cet extrait, tiré du manuscrit Mahefamana (1981) rapporté par Narivelo Rajaonarimanana (1990) :

... *tody teo Imanakara, tany vinany sañabo lio, tsy loza-bazaha*. qu'il traduit ainsi : "Imanakara est un port où les navires ne peuvent pas accoster, mais les étrangers y viendront souvent"³¹.

Il y a là un paradoxe : si les bateaux ne peuvent y accoster, comment débarqueront donc ces "marchands étrangers" ? A l'évidence, cette traduction ne convient pas. D'autre part, Manakara est un des rares ports de la côte Est cités par Ibn Magid³², qui soit identifiable, et c'est même de là que des Malgaches partaient pour recueillir de l'ambre aux îles Tiri Raga, identifiées aux Mascareignes³³.

La traduction, difficile, est à revoir. Le mot *loza* désigne tout ce qui est "prodige, ou chose extraordinaire", et par extension, "ce qui est redouté car présumé porter malheur (comme une éclipse)". *Tsi-loza-bazaha* peut donc signifier : "on a à y redouter les Vazaha" (dans le futur), mais aussi, dans l'immédiat : "il n'est pas extraordinaire (d'y rencontrer) des Vazaha". ce deuxième sens nous paraît plus approprié, puisque Ibn Magid mentionne déjà l'activité de ce port vers 1460. Il y avait donc des vazaha, ceux-ci non musulmans, lorsque Raminia y débarqua, puis repartit plus au sud, gêné par leur présence (?).

Les *Tantara ny Andriana* nous parlent aussi des Vazaha dans des époques anciennes. Ces textes sont toujours embarrassants à interpréter, car ils se réfèrent à des situations en soi peu datables. Pour notre propos, la plus significative est la mention d'un clan Zafim-bazaha, "descendants de Vazaha", en pays merina, à une époque où aucun européen n'avait encore pénétré dans l'intérieur, sur les Hauts-plateaux. C'est dans ce clan qu'Andrianampoinimerina choisit un de ses plus fidèles conseillers, Hagamainty, qui, d'après son nom était noir de peau, preuve que ces Vazaha s'étaient depuis longtemps métissés. Selon Mayeur, qui écrivait en août 1777, ce clan constituait une des huit principautés de l'Imerina, et leurs chefs étaient tenus de payer au roi

31. N. Rajaonarimanana, 1990, p. 186

32. F. Viré et J.C. Hébert, Madagascar, Comores et Mascareignes à travers la Hawiia d'Ibn Mâgid (866 H/1462), *Omalý sy Anio*, n° 25-26, 1987, pp. 55-80. Voir cartes pp. 64 et 68.

33. A. North-Combes, *La découverte des Mascareignes par les Arabes et les Portugais. Rétrospective et mise au point*, 1979. L'auteur est d'avis que l'opinion exprimée par Josée Balagna, chef du service arabe de la Bibliothèque nationale, selon laquelle Tiri Rakha désigne vraisemblablement l'oiseau Rokh du conte des *Mille et une nuits*, est la plus acceptable (p. 26).

chaque année une taxe de trois piastres par membre de leur famille, contribution spéciale demandée aussi aux Manisotra et aux Antai-loharano. Contrairement à ces derniers, ils conservaient le droit de "grande palissade", signe d'un rang honorifique (1913-1, p. 165). Surtout, selon une tradition évoquée par Chantal Radimilahy (1985, p. 227) c'est aux Zafimbazaha qu'on attribuait l'origine de la forge en Imerina, comme nous verrons plus loin. Selon N. Rajaonarimanana, ce clan serait venu du pays antaimoro³⁴.

Toutefois, les informations les plus intéressantes, nous semble-t-il, peuvent être tirés des documents toponymiques, c'est-à-dire des cartes et récits qui nous ont conservé des noms de lieux anciens faisant état de ports jadis fréquentés par des Zabag ou Zavag.

Au résultat de notre enquête cartographique³⁵, ces ports sont au nombre de trois seulement, dont deux Harañazavaka signalés par Flacourt et ses successeurs, sous des graphies diverses plus ou moins évoluées en Rangazavaka. Ces cartographes ont d'ailleurs parfois collecté leurs renseignements sans s'en référer à Flacourt, ce qui augmente la valeur de leurs témoignages. Ces toponymes continuaient d'être usités à la fin du XIXe siècle, même si la fréquentation des ports avait cessé. Quant au 3e toponyme, il s'agit du village de Rangazavack, signalé par Mayeur dans l'*Histoire de Ratsimilahoe*, comme faisant partie à l'époque du territoire des Fariavahy.

2. Les deux toponymes Harangazavaka (haraña - Zavaga) de la carte de Flacourt

La carte de Flacourt, datée de 1653, porte mention, sur la côte Est de Madagascar, de deux toponymes quasi-identiques Haragazavac et Haraghazavac, dont le nom ne veut rien dire en malgache moderne, mais que l'on peut décomposer avec assez de vraisemblance en *haraña - Zava(a)*. Le mot *haraña* se traduit par "rochers, roches" et s'emploie aussi pour désigner les "coraux our récifs sous-marins".

Il a servi à désigner la région montagneuse du nord de l'île, l'Ankaraña ou Ankara, et leurs habitants, les Antankarana. Le mot *zavaka* ou *Zavaga* est inconnu des dictionnaires malgaches.

34. Communication amicale de l'auteur.

35. Cette enquête est basée pour l'essentiel sur l'ouvrage fort bien documenté d'Alfred Grandidier, *Histoire de la Géographie de Madagascar*, 1885, 2e éd. 1892, avec *Atlas* joint.

Le premier Haragazavac est situé par Flacourt à l'embouchure d'une petite rivière du pays Carcanossi, mot qui récite peut-être la même racine *har(a)ca?* juste au nord de Manafiaf (Manafiafy) et de la baie de Sainte Luce fréquentée par les premiers découvreurs européens.

Le deuxième Haragazavac est porté comme nom de la petite rivière qui débouche juste au-dessus de la rivière Mananzary (Mananjary), au pays des Antavares, c'est-à-dire "ceux de la baie" (*antavaratsa*), aujourd'hui Antambahoaka).

Si nous reprenons l'ensemble des cartes européennes concernant Madagascar, nous constatons - fort curieusement - que seules de rares cartes françaises mentionnent ces deux ports, même si elles sont pour l'essentiel tributaires de Flacourt. Il semble bien que les informations de ce précurseur sur les deux Harangazavac aient été en partie oubliées, ou mal contrôlées, à preuve que l'orthographe a été parfois sensiblement modifiée. Mais comme nous verrons ces nouvelles orthographes sont un gage de leur fiabilité.

Dans le siècle qui suit Flacourt, les cartographes qui ont utilisé ses connaissances dans le détail, remarquable, de l'intérieur de l'île (pour toute la partie méridionale y compris l'ouest), pour le parcours des rivières notamment, pour la nomenclature des peuples et celles des ports de la côte..., n'ont pas repris la mention des deux Harangazavac. Le fait est étonnant. Pourquoi cette omission ? La question mérite d'être posée. La réponse, à notre avis, est que ces cartographes étaient aussi tributaires de leurs prédécesseurs étrangers, principalement des Portugais, considérés comme les meilleurs connaisseurs du relevé des côtes. Ils n'ont donc pas accordé une confiance aveugle à Flacourt.

Or, jamais les Portugais, premiers explorateurs de la côte Est, n'avaient identifié les deux ports Harangazavaka, et ce, alors même que leur nomenclature pour la côte orientale de l'île est très fournie dès le XVI^e siècle³⁶. On ne sait d'ailleurs à qui l'attribuer car, contrairement aux côtes N.O. et Ouest, nous ne disposons d'aucun routier qui aurait décrit les ports touchés et les baies reconnues. Seule nous reste la carte établie par les premiers navigateurs, et ensuite reprise sans guère de modifications, car les cartographes successifs se recopiaient les uns les autres.

Les cartes anglaises sont pauvres en nouveautés. On sait que les bateaux anglais, à l'exception de quelques pirates ont très peu fréquenté la côte Est avant la Révolution française. La Compagnie anglaise des Indes prônait le passage par le canal de Mozambique avec escale à la baie de St-Augustin, puis Anjouan, et la recherche d'autres escales ne se fit que sur la côte nord-ouest où il n'existe pas de ports au toponyme Harangazavaka.

Les cartes hollandaises pourraient offrir une documentation plus abondante sur la côte orientale, puisque le premier port d'attache des vaisseaux hollandais

36. Elle apparaît déjà sur la carte de Pedro Reinel en 1517.

fut la baie d'Antongil, avant qu'ils ne relâchent dans la baie de Sainte-Luce. Leur apport à la cartographie reste cependant très faible. Eux aussi n'ont pas connu les deux ports d'Harangazavaka, qui sont absents de leurs cartes.

On s'explique donc que ni Grossin (1731), tributaire de Flacourt, ni P. Martin (1740) ni D'Anville (1749), ni d'Après de Manneville dans son premier Atlas (1753) n'aient repris la mention des deux Harangazavaka.

Le premier à l'avoir reprise est le cartographe Coronelli³⁷ qui dessina sa carte à Venise en 1696 d'après des documents portugais en y ajoutant la nomenclature de Flacourt. Après quoi, il faut attendre trois-quarts de siècle pour retrouver cette mention avec J.N. Bellin (1765 et 1768). Premier ingénieur géographe de la Marine (1703-1772), il dressa par ordre du Duc de Praslin un grand nombre de cartes "sur les remarques des navigateurs" sans avoir lui-même voyagé. Ses cartes servirent ensuite à illustrer "*l'Histoire des Voyages*" de l'abbé Prévost, et eurent ainsi une grande diffusion. Pour Madagascar, Bellin a puisé aux meilleures sources en reprenant Flacourt. Il fait donc mention des deux Harangazavaka, mais le graveur a commis une faute en portant un M- au lieu du H- initial pour le port situé près de Mananjary (carte dite "de Choiseul").

Plus intéressante, parce qu'elle émane d'un marin, venu sur place est la carte du Chevalier Grenier que le gouverneur de l'île de France Dumas et l'intendant Poivre avaient envoyé reconnaître la côte orientale, mission accomplie sur l'*Heure du Berger*. Il ne plagie pas Flacourt, et au lieu et place de la rivière haranghazavac, il signale la rivière Rangasavac. Au lieu du cap de Lamanoufy, il porte "pointe de Manourou" (Mahanoro). Quant au deuxième Harangazavac, au nord de Ste-Luce, il ne figure pas sur sa carte.

La graphie Rangasavac est ensuite reprise avec cette orthographe par le célèbre D'Après de Manneville dont l'Atlas (1775) fera longtemps autorité pour l'océan Indien ; puis elle se retrouve sur la carte dite de Benyowski dédiée au duc de Choiseul (1776).

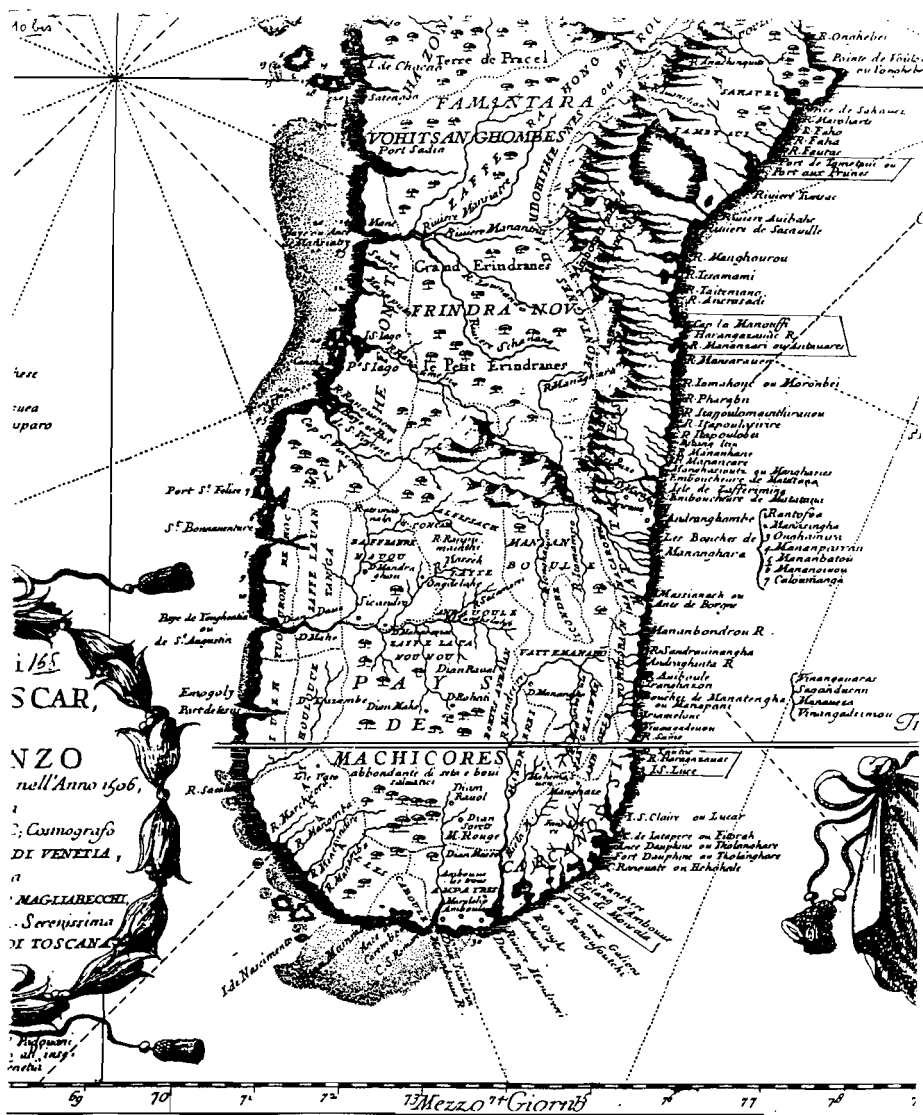
Au XIXe siècle, cette orthographe est modifiée par deux voyageurs, Leguével de Lacombe (1840), puis Robiquet (1863). Nous établissons un tableau synoptique des formes orthographiques rencontrées, au moyen de 17 cartes différentes, dont 9 reproduites dans l'*Atlas de l'histoire de la Géographie* de A. Grandidier. Aux deux Harangazavaka, nous ajoutons le port de Lamanoufy, qui revêt également une grande importance par sa mention dans les *sorabe* comme escale empruntée par les immigrants arabes du XIIIe au XVe siècles (?). Ce port de Lamanouffi est d'ailleurs un des premiers atterrages cités par les Portugais, où il figure sous la mention défectueuse (?) de Mamanoufo (carte de Reinel, 1517), toujours reprise jusqu'à Flacourt.

37. L'intérêt de la carte de Coronelli, cartographe de la Sérénissime République de Venise, a été souligné, à juste titre, par V. Belrose-Huyghuyes dans un article paru au *B.A.M.*, 1983. L'auteur a combiné la documentation portugaise à celle de Flacourt.



Carte du pays de Carcanossi de Flacourt (1656).

La rivière de Harangazavac mène dans les hauts, au village de Saca Vilanh, la "vallée aux marmites" (*saka-vilany*). Au bas de la carte, le Cap de Moncala, peut-être un ancien établissement arabe.



Carte de Coronelli (1696-97).

Coronelli reprend Flacourt, mais emprunte aussi à d'autres sources, puisque Lamanoufi devient La Manouffi en deux mots, et, juste au dessous, Haraghazavac devient Harangazavac (pour Harengazavac dans le texte de Flacourt). On remarquera aussi la mention du "Port de Tametavi ou Port aux Prunes", et, au Sud, le Cap de Moncala (Mokala), aujourd'hui disparu des cartes.

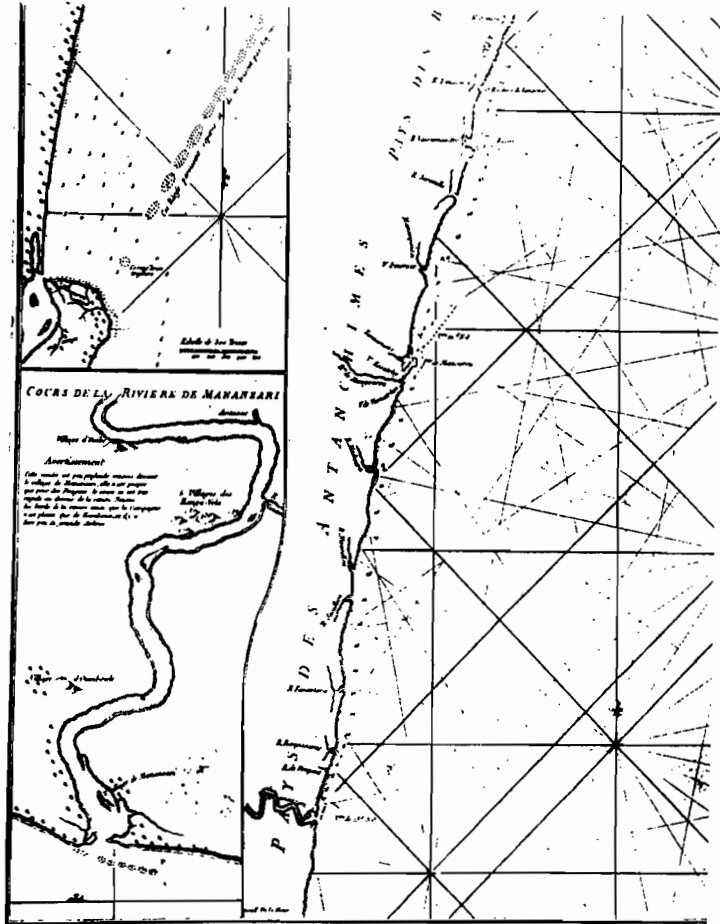
Inventaire des mentions des deux ports Harangazavac de Flacourt

Cartographes portugais	Mamalufu	Port au nord de Mahela	Port au nord des Iles de Sainte Luce
<i>SORABE</i>	-	<i>HARANGAZABAKI</i>	-
1656. Flacourt 1	r. Lamanoufy r. + cap.	Haraghazavac	Haragazavac baie Haragazavac r.
1696 Coronelli	Cap la Manouffi	Harangazavac r.	r. Haragazavac
1731. Grossin	Cap Lamanouffi	-	
1749. Danville	Manoufi r. et cap		
1753. D'Après de Mannevillette	Lamanoufi r. et cap		
1765. Bellin	Lamanousy r. et cap	Maraghazavac r.	Haragazavac
1768. Chevalier Grenier	Pointe de Manourou	Rangasavac r.	
1775 D'Après de Manevillette	Tantamane, Mangourou	Rangasavac	Haragasavac
1776. Benyowski		Mananzary r. ou Rangasavac	Haragozaigne (village)
1810. Lapie		Rangasavac r.	
1816. D'Unienville		Rangazavac*	
1817 Lislet-Geoffroy		Rangavak	
1818. S. Roux	r. Sakaleona ?	r. Rangasavac ou Mahela	r. (.) quasavak
1840. Leguevel de Lacombe	Mangourou r.	Rangazavak	Rangazavak
1838. W. Ellis		Rangavaky	
1863. Robiquet		Rangaza-vako	
1885. Grandidier			Rangazavaka

* Lu par erreur Rangaravou, d'après De La Salle.

Commentaire :

C'est à partir seulement de Flacourt que sont signalés les deux Harangazavaka, avec une orthographe légèrement différente ; et c'est avec le Chevalier Grenier que le premier des deux, situé au nord de Mananjary, est dénommé non plus Harangazavac mais Rangasavac. Plus tard, Leguevel de Lacombe revient en partie à l'orthographe de Flacourt en mettant un z là où Grenier mettait un s ; mais il innove à son tour en donnant au port du sud, situé au nord de Sainte-Luce, la même orthographe Rangazavak.



Carte du Chevalier Grenier

Ce dernier a sondé toute la côte et exploré toutes les embouchures. En remontant la rivière de Mananjary, il signale, perchés sur 5 hauteurs, 5 villages des Ranga-vola, dont on ne sait s'il faut voir dans ce nom un lien avec la rivière Rangasavac. On ne peut remonter jusque là qu'en pirogues. Le courant est rapide et la rivière peu profonde, dit-il dans son "Avertissement". Les berges sont couvertes de bambous.

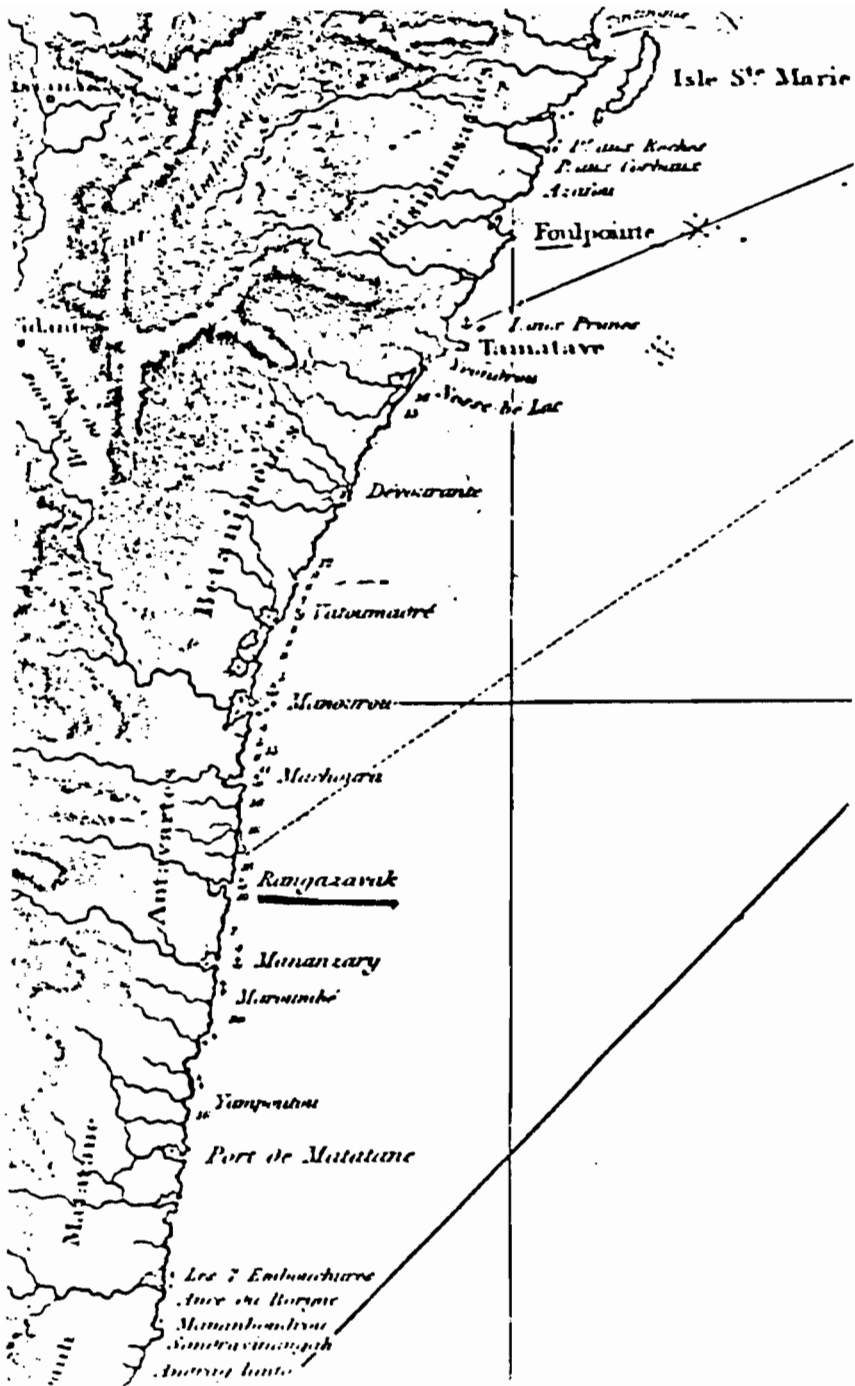
La graphie Rangasavac lui a sans doute paru la meilleure en regard des quatre villages des Ranga-vola qu'il signale sur des buttes groupées sur la rive droite de la rivière Mananjary, avant son confluent avec le Ninam.

Un peu plus haut en remontant le cours de la rivière, il note dans une indentation de la rivière le toponyme Anbazaka (peut-être le souvenir d'anciens Vazaka [= Vazaha] ?).

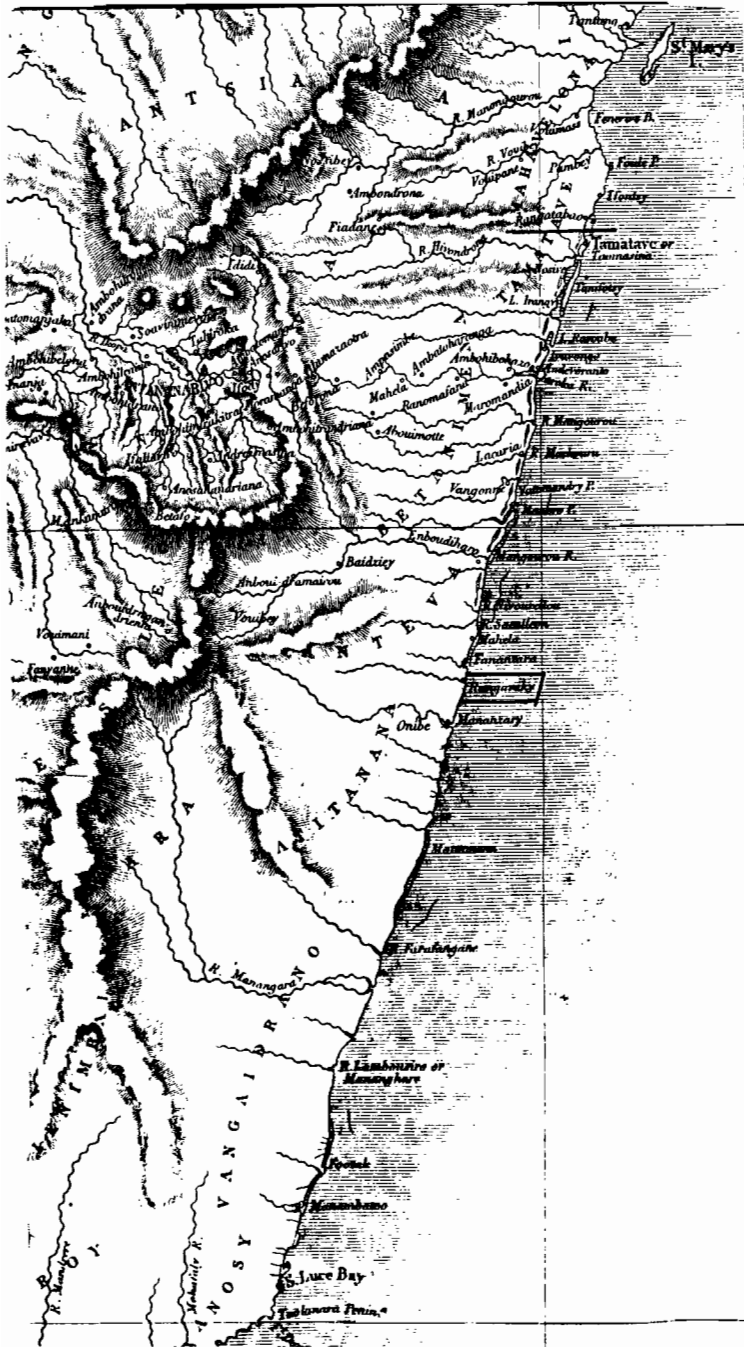
La carte de Lislet-Geoffroy dressée à la demande du gouverneur Farquhar en 1817 ne signale plus qu'un seul Rangazavak (avec un k), celui au nord de Mananjary. Mais la carte est intéressante car entre Vatomandre et Matatane les profondeurs de sonde sont indiquées, et les endroits de mouillages notés par une ancre. On relève ainsi le mouillage de Rangazavak entre 26 et 20 m de fond, alors qu'à Mananzary, face à l'embouchure de la rivière, le fond n'est que de 3 m. Le mouillage de l'île aux Prunes est également indiqué.

Par contre, on notera que les itinéraires des traitants qui depuis près de 40 ans se rendaient à Tananarive ne sont pas marqués par les villages d'étape, et même le nom de Tananarive a dû être ajouté à la plume après édition de la carte, ce qui démontre combien était mal connu des géographes l'intérieur des terres.

La carte figurant dans l'ouvrage d'Ellis (1838), qui s'inspire beaucoup de la carte de Lislet-Geoffroy, porte, quant à elle deux désignations fautive : Rangavaky (au lieu de Rangazavaky) auprès de Mananzary et Rangatabao (au lieu de Rangazavac) face à l'île aux Prunes, non dénommée. Ces erreurs de transcription se retrouveront sur des cartes anglaises postérieures (1852).



Carte de Lislet-Geoffroy (1817)



Carte de Ellis (1838)

Si maintenant, nous passons à Alfred Grandidier qui a édité la plupart de ces cartes et les a commentées, nous lisons à la page 103 de son *Histoire de la Géographie de Madagascar* (1868) qu'au Harangazavac de Flacourt correspondait alors le lac Rangazava qui se déverse à la mer par une "bouche" sans doute ensablée, et qu'il n'est plus question de port. Il signale les orthographes (fautives) de Maroghazavac (*sic*) de Bellin, et Rangaza-vako de Robiquet.

A la page 106, on est surpris toutefois de lire que A. Grandidier s'attribue la première mention cartographique de la rivière Rangazavaka, qui, dit-il, se jette dans la baie de Lovokantsantsa, la "baie des requins" (*lovoka - antsantsa*). Il n'a donc pas fait l'identification avec le Haragazavac de Flacourt, qui désignait une baie sur sa carte générale de l'île, et une rivière sur sa carte de l'Anosy.

Grandidier confirme ainsi que les deux toponymes anciens Harangazavaka avaient évolué en Rangazavaka, ce qui ressortait déjà des informations rapportées par le Chevalier Grenier en 1768, cent ans après Flacourt. C'est la preuve que le mot n'était plus compris, et plus traduisible par les Malgaches. D'ailleurs, A. Grandidier qui d'ordinaire donne la traduction des toponymes malgaches, est ici resté taisant, tant pour Harangazavaka que pour Rangazavaka.

Le toponyme Rangazavaka du pays Antambahoaka est signalé par un autre document : *Les Notes sur Madagascar prises sous la dictée de M. De La Salle par M. D'Unienville en 1816* où, dans l'édition du texte de 1980 nous ne l'avons pas identifié³⁸. Le passage est le suivant : "Les *Antambahoec*. Les bords de Mananzari, depuis Rangaravou (mal lu pour Rangazavac), sont occupés par les Antambahoec, peuple peu nombreux dont le seul chef réside à l'embouchure du fleuve. C'est un peuple qui connaît l'écriture, venu d'Arabie et qui a de la peine à se soutenir contre les Antimores, ses voisins. Ils cultivent beaucoup de riz, ils sont peu guerriers, peu francs, ne mangent point de cochon ni boeuf tué par un autre que par eux". De La Salle, compagnon de Benyowsky, avait recueilli ces renseignements vers 1790. Rappelons, avec L. Molet³⁹ que les Antambahoaka prétendent descendre de Ravahinia, mère (?) de Raminia, et que cette ascendance concorde bien avec un premier atterrissage en ce lieu de Rakoube descendant de Ramini, selon Flacourt.

38. J.C. Hébert, "Notes sur Madagascar (Côte Est et Imerina)...", *Omalv sy Anio*, n° 11, 1980, p. 150.

39. L. Molet, "Arbre généalogique des chefs de famille antambahoaka", *B.M.*, 1966, pp. 1205-1210 (cf. p. 1206).

C'est à ce port, orthographié Haraghazavaka par Flacourt qu'aurait atterri Racoube, l'aîné des deux frères issus du mariage incestueux de leur mère Raminia et de son frère et mari, Rahouroud. Ce dernier était roi de Mangadsin ou Mangaroro, dans les Indes, selon Flacourt.

Rahadzi (Ra-hadji), l'aîné, roi de Manghadsini, n'avait point d'enfants et eut l'idée de faire un grand voyage par toutes les Indes, et à cet effet fit équiper une flotte de 60 vaisseaux. Pendant son absence le gouvernement était laissé à son frère Racoube qui était autorisé à monter sur le trône après que des bananes mises en terre se soient corrompues ; de même qu'une espèce de canne à sucre, et que du jus de citron mis dans sept vases de terre se soit évaporé. Dix ans passèrent, et Racoube, ayant constaté que les conditions de son élection au trône étaient remplies, se fit élire roi. Huit jours plus tard, on vit arriver au port de Manghatsimi (?) les voiles rouges d'un navire annonçant le retour du frère aîné, alors que l'équipage aurait dû hisser des voiles blanches, pour signaler que le roi de retour était vivant.

Au débarqué, Racoube envoya des émissaires vers son frère à Mangalore. Celui-ci, craignant de s'être trop hâté en prenant la succession, s'enfuit dans un grand navire, avec 300 hommes et domestiques, et toutes ses richesses. Il vogua vers le Sud. Rahadzi le poursuivit alors dans un autre navire avec aussi 300 hommes.

Au bout de trois mois de mer, Racoube arriva à l'île de Comore (Grande Comore) qu'il trouva habitée. Poussant vers l'Est, il contourna le nord de Madagascar, et arriva à l'embouchure de la rivière Harengazavac (nouvelle orthographe), à deux lieues de Mananzary, dans la province des Antavares. Il y débarque son monde et ses richesses. Treize jours plus tard, Rahadzi arriva à son tour un peu plus au nord, à Lamanouffi (Analamenanofy), sur la terre des Ambohitsmens (Ambohitse-mena). Il envoya à Racoube un émissaire : Geofarere (Djaffar ?) qui aperçut des Chrétiens sur le bord de la rivière. Ils lui dirent que Racoube avait pénétré dans l'intérieur des terres. Ces Chrétiens provenaient d'un navire échoué ; ils s'en retournèrent dans leur pays sur un bâtiment construit des débris de leur vaisseau⁴⁰. Rahadzi s'établit alors à Lamanoufi (mauvaise lecture pour Lamanosi ?) où il se maria à la fille d'un grand du pays. Il eut une nombreuse descendance, puis s'en retourna à Mangaroro. C'est de lui que descendent tous les Zafferamini qui demeurent aux Ambohitsemenes, aux Antavares et aux Matatanes.

Racoube alla au pays des Anachimoussi et, de là, à Azonrighets, dans l'ouest où il se maria à la fille du grand du pays.

Tel est le récit, ici très résumé, de l'origine des Zafindraminia d'après Flacourt. On notera que le premier port touché à Madagascar par Racoube a été Harengazavac, au nord de Mananjary. Or, très curieusement aucun texte

40. Il y a ici une confusion manifeste. L'arrivée des Zafindraminia est antérieure de trois siècles à celle des Portugais, premiers chrétiens à débarquer à Madagascar.

des *sorabe* qui reprennent ce récit avec plus ou moins de divergences ne parle plus de ce port comme lieu d'atterrage de l'ancêtre des ZafindRaminia. Toutefois, certains *sorabe* mentionnent un toponyme Harangazabaky à l'emplacement indiqué par Flacourt au nord de Mananjary. Il s'agit des *sorabe* à caractère historique qui relatent les exploits du français La Case, qui s'était mêlé aux guerres intestines du Sud-Est en 1659-1663. La Case conduisit plusieurs campagnes de rapt de bovidés pour ravitailler Fort-Dauphin. Au cours de l'une des dernières, il arriva dans la province de Mananjary. Avec son frère de sang Ramahay en guerre contre Ramañirakarivo de Mananjary, il put s'emparer de 1 000 bovidés dans la plaine de Harangazabaky. Il s'agit du Haraghazavac de la carte de Flacourt, et du Harengazavac de son texte, corrigé abusivement par Grandidier en Rangazavaka.

La plupart des arabico-malgachisants ont mal su lire ce toponyme. F. Gautier, premier éditeur du manuscrit, a lu Ngazabaiki ou Ngezabaiky (Notices et extraits des Mss. de la B.N., t. XXXIX, p. 153, ligne 5 ; et p. 127 [153], ligne 8 de l'extrait intitulé : *Un manuscrit arabico-malgache sur les campagnes de La Case...* ; *id.* p. 148 [174], ligne 1). Le Ms. lui avait été adressé à Alger par le général Gallieni, et Gautier avait contrôlé sa lecture au moyen d'un second Ms. collecté à Vohipeno par l'administrateur Vergely, qui lui adressa également un commentaire. Malgré cela, Gautier ne put identifier le mot, mal transcrit, dont il écrit en note qu'il était "inconnu". Dès 1910, G. Ferrand remarqua que la lecture en était fautive, et d'après un autre Ms. que lui avait communiqué H. Berthier, il restitua Harangazabaki, à rapprocher, dit-il, du harangazavki de Flacourt⁴¹.

En dépit de cette bonne lecture, G. Mondain, dans son *Histoire des tribus de l'Imoro au XVIII^e siècle* (1910, même date que la note de Ferrand, avec qui il était pourtant en correspondance) reprit la lecture fautive de Gautier, bien qu'il ait réexaminé son texte et corrigé d'autres mots ; il lut Ngazabaiki (p. 178). Simplement, il ajouta une note : "Ville près de la Matatana, aujourd'hui Mahela". La référence à Mahela n'était qu'approximative, et celle à la Matatana erronée. Le lieu exact figure sur la carte de Grenier, entre la rivière de Fanantara et celle de Mananjary.

Une étudiante malgache, Rasoaliny Zafy Maria a repris plus récemment la traduction d'un autre Ms. déposé au Museum d'Histoire naturelle de Paris, relatant les mêmes campagnes de La Case. Dans son mémoire de l'EHESS (mai 1979), elle a traduit : "l'armée campa à Manambataña et confisqua mille zébus qui paisaient à Harangazanaky (p. 92 de ses transcriptions et traductions du Ms. arabico-malgache n° 61.60.212 du Musée de l'Homme). Mais cette lecture est fautive. Narivelo Rajaonarimanana nous assure qu'il faut lire Haragazabaky, et que ce Ms. est probablement celui cité par H. Berthier.

41 G. Ferrand, "Les voyages des Javanais à Madagascar, *Journal asiatique*. G. Ferrand, Les voyages des Javanais à Madagascar, p. 294, note 11.

Ce village, comme le montre le contexte, se situait au pays des Antavaratri ("ceux du Nord"), ce qui confirme encore les indications de Flacourt (qui écrivait Antavares), et va à l'encontre de ce qu'énonçait Gautier. Ce dernier pensait que l'expédition avait été menée jusque chez les Betsimisaraka, "entre Tamatave et Maroantsetra", assertion que n'a pas corrigée Mondain qui la reproduit en note⁴². Or, la simple lecture de la carte de Flacourt démontrait que le pays des Antavaratra se situait au nord immédiat de Mananjary.

En conclusion, il apparaît que l'on peut faire confiance à Flacourt, qui, pour l'époque, était très bien informé, cela très vraisemblablement par des descendants des ZafindRaminia. Par contre, pour expliquer l'absence de mention du toponyme Harangazabaky/Harangazavaky dans les *sorabe* actuels racontant l'arrivée des immigrants arabes, il faut penser que ce toponyme n'a plus été compris en tant que mot d'origine malgache, et qu'en conséquence, il a été retranscrit par les scribes sous une forme plus intelligible, celle évoluée en Harambazaha (ou tout simplement *harana*, *Haram*, ou *Hara*, que Ferrand et tous ses successeurs ont assimilé hâtivement à Harambazaha, c'est-à-dire Vohémar. Cette interprétation nous paraît absolument fautive.

A notre connaissance, aucun texte *sorabe* ne permet l'identification de Harana, qui est signalé comme escale dans un unique texte arabico-malgache de version Zafiraminia, avec le port d'Harambazaha, signalé seulement dans les versions Anakara et Anteony. Or, selon les informations concordantes de Luis Mariano (1617) et de Flacourt (1653), les Anakara et les Anteony ne seraient arrivés que 350 ans après la lignée Zafiraminia qui s'établit d'abord dans la région de Matitanana, puis dans celle de Manafiafy. Il ne faut donc pas confondre les deux migrations largement espacées dans le temps. Seule nous intéresse ici celle des Zafindraminia ; or Racoube, selon Flacourt, aborda en premier à Haranghazavac, vers 1150.

C'est donc inconsidérément, à notre avis, que cette identification a été admise par Narivelo Rajaonarimanana (1990, carte p. 216). Plus circonspects, les auteurs de l'*Atlas de Madagascar* et de l'*Atlas du peuplement de Madagascar* faisaient débarquer les premiers "islamisés" juste au nord de Mananjary. Et Faranirina Esoavelomandroso reprend cette même carte (1985, p. 652), qui "brûle" l'étape de Vohémar ainsi que celles situées au nord du Cap Lamanofy⁴³.

La lecture restituée à tort en Harambazaha constitue au surplus un singulier anachronisme car, que l'on sache, le mot Vazaha n'a été appliqué aux étrangers de race blanche que depuis le XVI^e siècle, d'abord aux Portugais, qui ont touché les premiers les rives malgaches, puis à l'ensemble des Européens. Or, ces Vazaha ne

42. Mondain, *Histoire des tribus de l'Imoro*, 1910, p. 180, note 2.

43. F. Esoavelomandroso, "Madagascar et les îles avoisinantes du XII^e au XVI^e siècle", in *Histoire générale de l'Afrique*, t. IV, 1985, p. 652.

sont arrivés que plusieurs siècles après les premiers immigrés arabes ou arabisés. Il serait donc aberrant que la tradition ait signalé l'arrivée des descendants de Raminia au port de Vohémar, ou à n'importe quel autre port qui ait pu s'appeler Harambazaha. A cette époque, il n'a pu être question que de Harañ-zavaga.

La tradition rapportée par Flacourt ne fait pas cette confusion puisqu'elle parle, non du port de Harambazaha, mais de celui de Haranghazavac. Elle permet, à mon avis, de comprendre comme un terme obsolète, devenu intraduisible en langage courant, Haranga-zavaga a été amputé de sa seconde partie (*zavaga* > *zavaka*), plus ou moins inconsciemment assimilée à *zavatra*, chose" mot totalement dépourvu de sens intelligible en toponymie. Les *sorabe* ont conservé seulement le mot *harana*, associé à une idée de "port (protégé par un récif corallien)", appellation que l'on retrouve comme un leitmotiv mal compris dans l'énumération des escales de ces migrations arabes. Qu'on en juge par ce tableau extrait du livre de N. Rajaonarimanana⁴⁴ d'après le mss. de Mahefamanana (1983), où les ports touchés sont indiqués comme défavorables à un établissement, en raison soit de la présence d'infidèles (*kafiry*), soit en raison de la proximité de rochers (*mariny harana*) à fleur d'eau :

Trajet de Maka (La Mecque) à Matitanana
(énumération des *haraña* soulignée)

Maka	Mahory	Iharambazaha
Sakaleo		
Fanataka	(tany <i>marin̄y harañ</i>)	
Mananjary	(tany mahery kafiry)	
Namorona	(tany mahery kafiry)	
Faraony	(tany <i>marin̄y harañ</i> , mahery kafiry)	
Tapolo	(tany <i>marin̄y harañ</i>)	
Manañano	(tany mahery kafiry)	
Manakara	(tany vinañy sabo leo tsy lozam-bazaha)	
Matitanana	...	

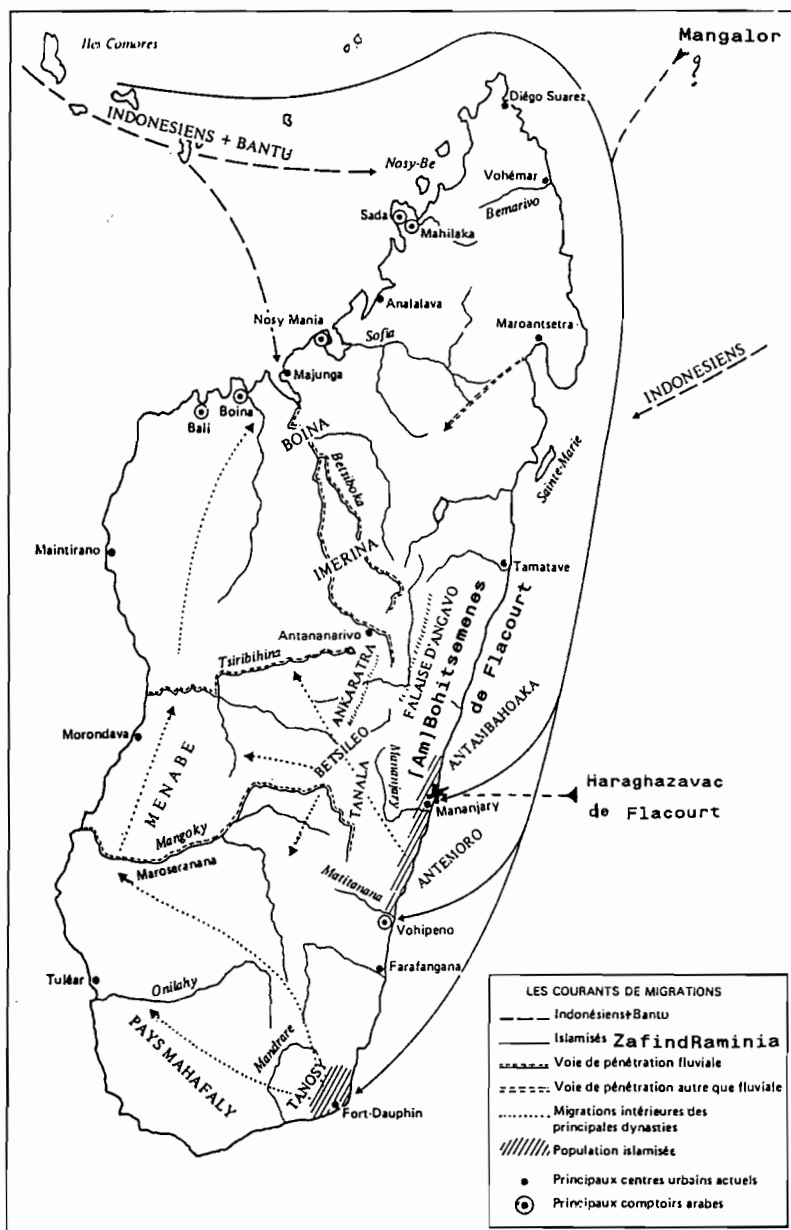
Il faut s'interroger sur la signification du mot Haranga, ou encore Haraga, Haragha chez Flacourt, déformé ensuite en Ranga. A l'évidence, le mot correspond au Mlg. *haraña*, qui signifie "rochers de coraux, roches". Malzac traduit "corail blanc, grands rochers... tout ce qui est dur et blanc" ; le dictionnaire Webber donne la même définition : "le corail de la mer, roches marines", et tous deux de citer le nom de tribu des Antankarana, "ceux des coraux", peuplant le N.E. de Madagascar.

44. N. Rajaonarimanana, *op. cit.*, 1990, p. 189.

On pourrait s'étonner de l'emploi de ce mot pour qualifier un port puisque la présence de roches sous-marines constitue le plus grand des dangers maritimes. Mais il faut aussi se rappeler que la côte orientale de Madagascar est le plus souvent une côte basse, sableuse, où la mer entraîne constamment le sable des rivages qui colmate l'embouchure des rivières, au point que celles-ci trouvent même difficilement un exutoire. C'est à l'existence de ces cordons littoraux qu'est due l'arrière-pays marécageux et malsain du bord de mer, drainé aujourd'hui par le canal des Pangalanes. Les premiers navigateurs se sont donc mis en quête de ports qui ne pourraient être envahis chaque année par les sables, et seuls les débouchés de rivière protégés par des avancées rocheuses qui arrêtaient ou déviaient ces courants littoraux leur permettaient d'avoir un débarcadère permanent. On comprend donc que les ports se soient installés précisément là où existaient ces avancées rocheuses, et qu'ils en aient pris référence pour désigner les ports.

L'expression *mariñy harañ* signifie littéralement "près des roches" mais a été interprété comme une situation géographique dangereuse. A notre avis, c'est le contraire qui est exact ; il s'agit de ports naturels protégés par des récifs. On peut d'ailleurs se convaincre de l'utilité de ces franges de coraux en constatant que le port de Manakara (autre Vohémar) était un des rares ports connus des marins arabes qui le signalent dans leurs routiers. A Vohémar, l'entrée de la rivière est effectivement protégée par des récifs qui portent le nom de Haraña. Et les deux Harangazavaka étaient également protégés de la houle du large par des récifs, d'où leur nom. C'est pourquoi sans doute, leur position privilégiée avait attiré les navigateurs Zavaga, qui disposaient de pirogues à balanciers à faible tirant d'eau. C'est au contraire parce que les Arabes n'avaient que des boutres, plus difficiles à manoeuvrer pour éviter les récifs, que ces ports leur ont paru dangereux. Jamais, de mémoire d'hommes, les boutres ne se sont aventurés sur la côte orientale du S.E. de Madagascar.

La tradition évanouie des navigateurs indonésiens a donc d'une part provoqué la transmutation du terme Zavaga en Vazaha, par simple métathèse, par intermédiaire Vazaka, et d'autre part, a reporté le toponyme Harañazavaka tout au nord de Madagascar, là où l'on savait qu'avait existé une ville importante et riche dans les siècles passés, dont les tombeaux étaient encore visibles à proximité de la plage. Réinterprétant le toponyme, les scribes antaimoro l'ont qualifié d'Harambazaha, du nom donné aux nouveaux navigateurs venus d'Europe. En effet, les anciens Zavaga venus d'Indonésie, ou Javanais, s'étaient depuis longtemps métissés et totalement fondus dans la population locale.



Madagascar. Voies de migration et peuplement de Madagascar
 (carte de F. Esoavelomandroso avec la collaboration de T. Rajaona d'après
 l'Atlas de Madagascar de S. Ayache et l'Atlas du peuplement de Madagascar
 de F. Ramiandrasoa).

Cette interprétation est d'autant plus plausible que cet Harañazavaka, premier port touché par Rakoube était situé au pays des Antavares, comme l'indique Flacourt, c'est-à-dire chez "ceux du Nord". Il y a eu ainsi une double confusion, et sur le sens primitif du toponyme, et sur sa localisation.

3. Le toponyme Rangazavaka vis-à-vis l'île aux Prunes

On a la mention par Mayeur d'un village, sur la route de Foulpointe à Tamatave, dénommé Rangazavack, mis pour Harangazavaka. Il se situait à l'embouchure de la rivière du même nom. La carte de Madagascar, dite de Benyowsky (1776), qui, certainement reproduit beaucoup d'indications données par Mayeur, porte quant à elle l'orthographe Rangazavac, sans le k final. Cette rivière prenait naissance au pays de Fariavany ("parcs de lianes" ?), qui habitaient l'arrière pays, à une douzaine de kilomètres de la mer ; elle venait se jeter dans l'océan Indien, dit Mayeur, vis-à-vis de l'isle aux prunes que les naturels nomment Nousse-alang-boulouine (*nosy alana-boloïna* : "l'île de sable aux bambous").

Grandidier a noté les autres orthographes connues : Rangazava pour Keroest et Pichard en 1767 (première orthographe consignée), Quangararara en 1781 pour Le Gentil, enfin Rangatabao en 1838 pour Ellis. A propos de cette dernière forme aberrante, il y a tout lieu de croire qu'il s'agit d'une mauvaise lecture pour Rangazavbac, le z ayant été lu t et le c final o. Voilà qui nous rapproche des Zabaga/Zavaga, qui sont très certainement à l'origine de cette désignation portuaire. Et la rivière aura pris le nom du port.

Grandidier, qui n'a pas fait le rapprochement avec les deux autres harangazavac, s'en est tenu à l'orthographe Rangazava et traduit⁴⁵ : "Où le pays n'est pas boisé" ou bien "Endroit bon pour pêcher". Cette hésitation sur le sens exact est la preuve que ses informateurs ont été embarrassés pour traduire le mot. Comme nous l'avons déjà exposé, il n'y a pas lieu de s'en étonner, s'agissant d'un mot obsolète dont la signification n'était plus comprise depuis longtemps. Nous retiendrons seulement que les deux significations proposées sont en faveur d'une implantation ancienne.

A son tour, F. Lejas a cherché une explication. Dans sa réédition (inédite) des *Journaux de Nicolas Mayeur (1774-1785)*⁴⁶, au nord du village d'Antetezambaro, à peu près à mi-distance entre l'Ifontsy au Nord et l'Ivoloina au Sud (IGN 1/100 000 VW 44). Nous croyons ce rapprochement fallacieux, sans doute dû à une mauvaise transcription pour Rangazava.

45. Grandidier, *Histoire de la Géographie...*, p. 97, note 17.

46. Tome 2 bis, notes p. 7.

Ce dernier toponyme Rangazavaka a eu une vie plus longue puisqu'il figure encore sur la carte de Laillet et Suberbie (1895) sous les deux graphies Rangazava et Rangazavaka, s'appliquant ici à deux villages voisins, face à l'île aux Prunes. Cette petite île était déjà marquée sur la carte de Flacourt, et il est même fait mention sur certaines cartes d'un Port aux Prunes (Cauche, 1651), port qui ne doit être autre que Rangazavaka et qui fut supplanté par Tamatave.

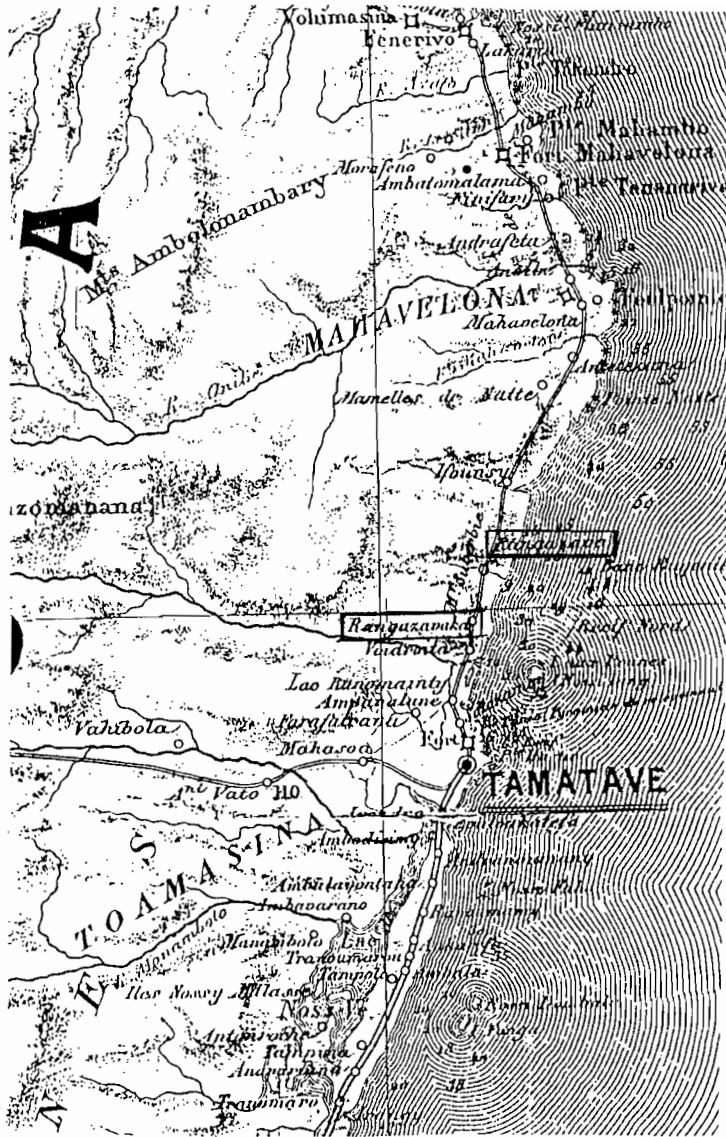
Nous devons d'ailleurs à A. Grandidier de savoir qu'il y a un siècle, il s'agissait encore, pour ce lieu-dit Rangazava, non d'in site de hauteur, mais d'un lac dunaire relié aux suivants par des *pangalana*. Notre mentor écrivait :

"Ces chenaux ont des dimensions très variables : assez étroits en certaines parties pour qu'une pirogue y passe avec difficulté, ils s'élargissent en d'autres jusqu'à 200 et 300 mètres et forment de distance en distance... des lacs qui ont quelquefois plusieurs mille de large et dont les plus importants et les plus connus sont (en remontant du sud au nord) Nosy Ve, Sarobakiny, Mangoaka, Rasoamasay, Rasoabe, Salo, Vahia, Tangosy, Fenoarivo, Ranobe, *Rangazava*, Itampolo. Ils sont séparés de la même rentot par une simple bande de sable de quelques mètres de largeur, tantôt par une plage gazonnée et plus ou moins couverte d'arbrisseaux, qui mesure plusieurs centaines de mètres et quelquefois plusieurs kilomètres... il en est qui contiennent plus de boue que d'eau ; cependant, tels que la nature les a faits, ils sont très utiles et facilitent beaucoup les communications et les transports de marchandises le long de cette côte inhospitalière, où le cabotage n'est pas praticable à cause des courants qui y sont très violents et de la forte houle qui y règne constamment, et où, du reste, il n'y a ni ports, ni havres, pour donner abri aux bateaux"⁴⁷.

Il en résulte qu'il dût y avoir là, jadis, un lac plus important, qui communiquait avec la mer par la rivière du même nom, dont Mayeur nous est témoin (carte de Benyousky). Ce lac devait s'étendre entre les deux villages de Ragazava et Rangazavaka.

Ces deux ports homonymes semblent avoir été établis un peu en retrait du front de mer, au bord d'une lagune dunaire protégeant les bateaux de la houle du large, mais ayant un accès permanent à la mer par le chenal d'une rivière. Aujourd'hui, ces "ports" se sont ensablés et ont quasiment disparu. Peut-être des photographies aériennes pourraient-elles en retrouver des traces ?

47. A. Grandidier, "Les canaux et les lagunes de la côte orientale de Madagascar", in *Bull. de la Soc. de Géographie*, 1er trim., 1886, pp. 2-3.



Carte de Laillet et Suberbie (1895)

Rangazavaka est sans doute le "Port aux Prunes" signalé par Cauche (1651), mais mal localisé sur sa carte. La portion de carte dessinée par Suberbie mentionne deux villages du nom de Rangazavaka et Rangazava, à peu de distance l'un de l'autre, face au récif nord de l'île aux Prunes. S'agit-il d'un simple doublet ? C'est possible. La baie où ils sont situés, bien protégée par des récifs, a donné naissance au port de Tamatave.

Les mentions de Rangazava et Rangazavaka face à l'île aux Prunes

1767. Keroest et Pichard	Rangazava
1776. Mayeur	Rangazavack (vill. et riv.)
1776. Benyowski	Rangazavac
1781. Le Gentil	Quangararara
1789. Hérison (capitaine)	Kangatavar (pour Rangazavac ?)
1796. Mayeur*	Changazavac (pour Rangazavac)
1838. William Ellis	Rangatambao
1885. Alfred Grandidier	Rangazava (<i>pangalana</i> de...)
1895. Laillet et Suberbie	Rangazava et Rangazavaka (2 vill.)
Carte I.G.N. d'après Lejas (1960)	Rangazana (hauteur)
Renseignements Y. Sylla (1991)**	Andrangazaha au N. de Soanierana-Ivongo

* Rapport de Mayeur au Comité de Sécurité publique. Brit. Museum, ADD 18.134, cote 33.

** Fournis par des informateurs betsimisaraka qui citent comme toponymes ayant succédé au village de Rangazavack cité par Mayeur, en 1776, au nord de Tamatave, celui de Andrangazaha ou encore Rangazana. Dans ces deux toponymes, seule la syllabe accentuée *-za-* a été conservée, du mot *-zavaka* originel, lorsque le terme n'a plus été compris.

Nous avons recherché dans la littérature maritime ou autre si l'on pouvait retrouver trace de la fréquentation des trois ports Haranzavaga par les Européens. Pour le port situé au nord de Sainte-Luce, nous n'avons rien trouvé. Mais on sait que la baie de Ste-Luce a été une des premières baies reconnues par les Portugais d'abord (pour qui il s'agit de la baie et des îles de Ste Claire), par les Français ensuite avant qu'ils ne lui préférèrent la baie de Fort-Dauphin, et par les Hollandais.

Pour le port de Harangazavaka au nord de Mananjary, où aurait abordé Raminia, nous avons le témoignage d'un traitant, Bruneau. Celui-ci, fin août 1807, tenta de renouer les relations commerciales avec les naturels de "Rangazavaka", ainsi orthographié, "à seule fin, écrit-il à Sylvain Roux, notre agent français à Tamatave, d'entretenir et de renouveler (sic) les rapports d'échange que les Français ont toujours eu dans cet endroit, sans qu'il n'ait jamais été question que les naturels eussent exercé aucun acte de brigandage". A son arrivée, toutefois, il n'aperçut que "de mauvaises cases de pêcheurs, inhabitées". Il résolut alors d'aller mouiller à Mananjary. On peut donc dater la cessation de toute activité commerciale du port de Rangazavaka dès avant 1800⁴⁸.

Quant au port de Rangazavaka, face à l'île aux Prunes, nous disposons d'un rapport de mer du capitaine J. Hérison, commandant le brick *La Petite*

48. Papiers Decaen, Archives départementales Caen. Nous préparons l'édition de ce document.

Manon. Selon son rapport d'amirauté déposé le 4 février 1789 à Port-Louis⁴⁹, il fit escale à la baie d'Antongil en nov.-décembre 1788, puis à Foulpointe qu'il quitta le 24 décembre "sans aucun chargement" pour aller à Kangatavar. Toussaint n'a pu identifier ce port, qui doit être le même que celui de Quangatavarara de Le Gentil. Le 26, "il était prêt à mouiller en ce lieu, (mais) la mer qui était très agitée et le vent extrêmement violent ne lui ont pas permis de le faire", d'autant plus "que dans son précédent voyage, il y avait mouillé deux fois où il a(vait) perdu deux de ses ancres chaque fois, quoique le temps fût beaucoup moins mauvais". Il quitta donc Kangatavar sans y aborder, mais son récit nous apporte la preuve que la rade était fréquentée à l'époque.

En conclusion de cette étude des anciens toponymes en Harangazavaka, qui désignaient jadis des noms de ports fréquentés par les Zabag indonésiens, on constatera que nous avons des dénominations "fossiles" correspondant à des sites "fossilisés", ensablés, séparés de la mer par des cordons littoraux. Une confirmation cartographique en est donnée pour le port débarcadère de Raminia selon Flacourt. Au siècle dernier, il existait dans l'arrière pays de Mahéla, comme en témoigne la carte de Laillet et DSuberbie, une grande lagune, parallèle au rivage. Or, sur les cartes récentes, elle a disparu.

L'archéologie devrait s'efforcer de reconnaître ces témoignages du passé, susceptibles de révéler les traces des migrations maritimes des lointains ancêtres indonésiens.



4. Les ZABAG/ZAVAG, trafiquants du fer, et leurs successeurs à Madagascar

L'excellent travail de Chantal Radimilahy sur "La métallurgie du fer à Madagascar", répondant au voeu de J. Devisse, a eu le grand mérite de rappeler qu'en Imerina, l'introduction du fer est attribuée au Zafimbazaha, les "petits-enfants des Vazaha", ces gens doués et habiles en toutes les techniques. Ils pratiquaient la fonte du minerai et la forge d'outils bien avant que les Européens ne débarquent sur les rivages malgaches. Tous les voyageurs, depuis Flacourt jusqu'à Sibree en passant par Mayeur, Ellis, Leguével de Lacombe et beaucoup d'autres, ont été stupéfaits de la qualité des objets produits et de leur variété, en comparaison de la simplicité des moyens pour les obtenir. Or, ces Zafimbazaha seraient venus de la côte Est, d'une région fréquentée (plus tard) par les "arabisés" qui ont dominé le pays antaimoro.

49. A. Toussaint, *La route des îles. Contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*, 1967, p. 347. Rapport du cap J.F. Hérisson, sur *La Petite Manon*, venant de Foulpointe.

Comme nous l'avons dit, nous voyons un lien entre ces "héritiers des Vazaha" et les Zabag d'Al-Idrîsî, qui, dans la première moitié du XIII^e siècle, et peut-être avant, semblent avoir eu un quasi-monopole du commerce du fer dans cette mer qualifiée d'"indienne", qui s'étendait du pays de Sofala jusqu'au continent indien. Très certainement, ces Zabag ont dû aussi exploiter et commercer le minerai de fer malgache, dont les gisements (quartzites à magnétites) sont abondants sur les rebords de la falaise forestière de la côte Est.

Chantal Radimilahy signale précisément un dépôt de scories, repéré par H.T. Wright et P. Vérin, au lieu-dit Mokala, sur une plage près de Fort-Dauphin. Ce Mokala évoque bien sûr les toponymes semblables désignant les ports fréquentés au Mozambique et dans la baie de Diégo par les marins arabes ou antalaotra. Il témoigne vraisemblablement de l'existence de l'une des dernières échelles, au sud de Madagascar, de ce trafic inauguré au XI^e siècle par les Zabag, et que les "gens de la mer" ont poursuivi. Il faut croire que les deux ports dits Harangazavac par Flacourt, et celui dénommé Rangazavac par Mayeur, qui correspond au "port aux prunes" de Cauche et de Flacourt, ont effectué ce même commerce.

Mais revenons au deuxième Harangazavac, près de Sainte-Luce. On retrouve très vraisemblablement ce toponyme dans un inédit de Valgny, intitulé *Notte de quelques productions naturelles de Madagascar*, insérée dans un recueil adressé à l'abbé Durocher qui se proposait d'évangéliser la grande île⁵⁰.

"Les mines de fer sont communes à Madagascar. Je n'ai point vu celle que les noirs m'ont dit être à Sandrintsiou où est aussi une source d'eau chaude, dans la partie du Nord, mais j'ai vu celle de Caramanac à 12 lieues au nord de Fort-Dauphin dans la partie méridionale de cette isle. Le minerai se trouve en pierres de différentes grosseurs au pied de la montagne. [Suit la description des fours de réduction du minerai].

Ce mot de Caramanac, lisible sur la copie, est, je pense une mauvaise lecture de l'original, qui devait être Carazavac (pour Ankarazavaka). Des recherches seraient nécessaires pour retrouver le site que nous pensons ne plus être en exploitation.

50. Ms. de la bibliothèque de Froberville, sous reliure "*Valgny*", avec d'autres articles du même auteur et deux Mss. de Bouchet. L'abbé Durocher aurait évangélisé au cours d'une dizaine d'années à Madagascar, et a laissé des *Mémoires*, dont un exemplaire dans la bibliothèque de Froberville.

Si notre supputation était bonne, elle serait d'un intérêt primordial, car on retrouverait ici le nom de Zavaka (Zavaag) lié à l'exploitation du fer. Ainsi, la présence de deux toponymes Haragazavac sur la côte Est malgache, avec une référence à une migration d'arabisés venus de l'Inde pour le premier et l'exploitation du minerai de fer local pour le second, nous conduit à penser que ces Zabaga doivent être identifiés à des Javanais, au sens large, installés sur la côte Est.

Les plus anciens documents portugais confirment la présence de ces Javanais sur la côte Est, et là exclusivement. Ils auraient précédé les immigrants arabes venus de l'Inde ou de l'Arabie.

Pour ces derniers, le document le plus précis est celui que le jésuite Luis Mariano tenait du roi antanosy Bruto Chambanga, document daté de 1613 (p. 339).

"Sur la demande du Père, il raconta ... (qu')il ne descendait pas de Portugais, et faisait remonter son origine à Mangalor et à Meca (= le Mangatsini de Flacourt [Manga-djini, "la ville des Manga" ?]) d'où étaient natifs ses ancêtres. Ceux-ci (embarqués) sur un ou plusieurs navires, se trompèrent de route et, de la côte de l'Inde, vinrent échouer à la pointe septentrionale de l'île (Madagascar). Peu à peu, ils augmentèrent en nombre et parvinrent jusqu'à la pointe méridionale. Cela dura de longues années, car dans une branche, on comptait dix-sept générations et dans l'autre quatorze..."

Si l'on prend une moyenne de 16 générations de 25 ans, on obtient 400 ans, ce qui ferait arriver l'ancêtre de Mangalore vers l'an 1200. Le terme Bruto selon Ferrand, dériverait du malais *buruto*, Skt. *Batara*⁵¹. Flacourt qui s'informa à Fort-Dauphin une trentaine d'années plus tard, sans connaître les écrits de Luis Mariano, recueillit de semblables informations : 'Les Blancs nommés Zaferamini y sont venus (sur la côte Est) depuis cinq cents ans ; et les Zafecasimambou des Matatanes, qui sont les écrivains, n'y sont venus que depuis cent cinquante ans'. Cela nous rapporte respectivement à 1150 et 1500, approximativement. Nous en concluons que la migration des premiers arabisés sur la côte Est serait postérieure au témoignage d'Idrîsî (493-560 H./1100-1166) qui écrivit son ouvrage vers 1150.

51. *Batara* est un titre royal qui s'applique aux dieux hindous et aux anciens souverains du royaume de Majapahit. Cette lignée royale exerça une influence politique et culturelle dominante sur tout l'archipel insulindien de la fin du XIIIe au milieu du XVe siècle. G. Ferrand, "Les voyages des Javanais à Madagascar", P. Ottino, *L'étrangère intime*, 1986, t. 1, p. 26 et note II. Le Skt*Batara* qui a donné *boto* dans la prononciation javanaise de même que Barabudur a donné Borobudur, s'est mué par métathèse en Mlg. en *Buruto* > *Bruto* prononcé Brouto (Dict. de Flacourt). P. Ottino, "Ramini, Ali Ibn Talib, Khidr et les souverains universels malgaches", in *Cheminelements. Ecrits offerts à Georges Condominas*, p. 97.

Pour les Javanais, Luis Mariano indique aussi leur présence sur la côte, mais il se serait agi d'un navire échoué. Par contre, de Barros qui avait écrit la quatrième décade de son ouvrage *Da Asia* une vingtaine d'années auparavant (elle est datée de 1597) écrit lui-même :

"Les Javanais... sont tous des hommes très exercés dans l'art de la navigation, au point qu'ils prétendent être les plus anciens navigateurs, bien que plusieurs attribuent cette découverte aux Chinois et affirment que les Javanais l'ont apprise d'eux. Mais il est certains qu'ils (les javanais) naviguèrent autrefois jusqu'au Cap de Bonne -Espérance, et entrèrent en communication avec l'île Saint-Laurent du côté de l'extérieur (da banda de fora), là où se trouvent beaucoup d'indigènes basanés (bassos) et javanaisés (ajavados), qui prétendent en être les descendants" (*Da Asia*, 1778, déc. IV, liv. III, p. 169. D'après Ferrand J.A. 1910).

Dans le même ouvrage (déc. VII, liv. VIII, Chap. I) Couto rapporte ainsi la relation de D. Luiz Fernandes de Vasconcellos qui avait reconnu la côte S.E. de Madagascar en 1559 :

"Dans quelques baies, ils trouvèrent des individus qui paraissaient être des Javanais ; d'où ils en virent à croire que cette côte orientale (*pela banda de fora*, "du côté de l'extérieur") avait été jadis peuplée de Javanais, parce qu'ils en parlaient la langue".

Couto n'y croit pas, et explique que les Malgaches ne peuvent être les descendants de ces anciens Javanais, car s'il en était ainsi, ils ne pourraient plus comprendre la langue de leurs ancêtres et ne seraient pas si basanés qu'ils le sont. Il conclut cependant ; "Mais il n'est pas niable que cette côte a pu être conquise et peuplée par des javanais, selon l'opinion de plusieurs".

Il est donc certain qu'au milieu du XVI^e siècle des Malgaches du S.E. avaient encore conscience d'être des descendants de javanais, et on est conduit à penser que par ce terme, ils désignaient plutôt les Zabag que les Gawa de Jawa. Ce qui nous amène à avancer cette opinion, c'est que, citant le récit de Flacourt où il est question du port de harengazavac, G. Ferrand indique que Gautier, dans sa lecture du Ms. A a lu fautivement Ngazabaiki alors que selon un autre Ms. que lui avait communiqué H. Berthier, il faut restituer Harangazabaki. La tradition orale dont font état de Barros et Couto se référerait certainement à cette lecture des *sorabe*.

Et Luis Mariano, par son décompte des générations, nous permet de calculer que la migration des ZafindRaminia remonte approximativement à 1150. Comme le port de Harangazavac existait déjà à leur arrivée, on a la preuve que ces Zabag-Zavag correspondent à ceux dont parle Al-Idrisi.

Un inventaire complet et surtout une datation de tous les sites côtiers malgaches qui ont révélé des amas de scories n'a pas encore été réalisé. Mais l'étude de P. Vérin sur les échelles anciennes du commerce sur les côtes nord de Madagascar permet cependant de constater que là où ces dépôts de scories ont été observés, ils sont généralement associés à des restes archéologiques qui témoignent d'une civilisation évoluée, pouvant remonter aux XIIe siècle. Malheureusement aucune concordance stratigraphique n'a pu être établie à ce jour entre scories, trouvées en surface, et objets datables.

L'énumération de ces sites est instructive (du Nord au Sud) :

- Vohémar (le 2e Voyemare de Mayeur, ou Iharambazaha)
 - [pas de dépôt de scories remarqué à ce jour]
 - plusieurs miroirs de bronze chinois, non datés
 - abondance de poteries chinoises du XIIIe (?) au XVIe siècle
- Mahanara (le 1er Voyemare de Mayeur)⁵².
 - fer rouillé, coutelas, clous
 - plusieurs dinars d'or, d'imitation fatimide postérieure au Xe siècle
 - bols en porcelaine chinoise au motif du dragon, XVe siècle ?
 - rondelles percées en poterie
 - puits en buses de chloritoschiste
- entre Mahanara et la riv. Bemarivo⁵³
 - un ruisseau appelé Taimby (scories)
- Bemanevika, au nord de l'embouchure de la Bemarivo⁵⁴
 - accumulation de scories sur 1,20 m d'épaisseur dans un rayon de 15 m
 - poterie islamique vernissé brillant vert marron.
 - rondelles percées (analogues à celles de Dembeni à Mayotte)
 - puits en buses de chloritoschiste
- Benavony-Antanandava⁵⁵.
 - tas de scories "dont le cube indique un gros travail"
 - trois rondelles percées en fer, agglomérées (collier ?)
 - dinars d'or (trésor Meurs 1897) d'imitation fatimide, frappés à Zebid (Yémen) datés du milieu du XIe ou du XIIe siècle ; une pièce indienne ?
 - manilles d'or, creuses, et bijoux d'or filigrané.
- Amboronala au sud de la riv. Lokoho⁵⁶
 - scories [sans contexte]

52. Vérin, II, p. 848.

53. *Id.*, II, p. 747, carte.

54. *Id.*, II, pp. 854-855.

55. *Id.*, II, pp. 862-867.

56. *Id.*, II, p. 853.

Certes les pièces de monnaies, qui sont des imitations, n'autorisent pas une datation sûre des sites, non plus que beaucoup des autres trouvailles, mais il est indiscutable que l'ensemble est lié à la culture dite "Rasikajy", caractérisée notamment par le tournage de marmites en chloritoschiste. Or cette culture, avec les mêmes produits d'importation, se retrouve dans des sites datés des XIe-XIIe siècle sur la côte orientale africaine (Kilwa...) et dans l'archipel des Comores (Dembéni). Cette même culture "Rasikajy, moins riche en produits importés de Chine ou du golfe persique, se retrouve plus au sud sur la côte Est malgache, et là, elle est attribuée au légendaire Darafify.

En résumé, il faut attirer l'attention sur la richesse des sites entre Vohémar et la baie d'Antongil, notamment par les trouvailles de pièces d'or et de bijoux, richesse qui n'est pas comparable sur les grands sites africains, où les trouvailles sont certes plus nombreuses, mais où les pièces sont souvent de bronze ou de cuivre. Les flacons à kohol, les miroirs de bronze, la vaisselle chinoise sont le signe d'une prospérité manifeste et aussi d'une civilisation raffinée. A notre avis, une telle prospérité ne peut s'expliquer que par un développement artisanal et surtout commercial où le fer malgache a dû normalement prendre place.

A contrario, on rappellera que lorsque Mayeur effectue en 1774 son voyage dans le nord, il note qu'arrivé à Entsoui (Antsohy), "résidence de Lamboine", chef de la région du Cap d'Ambre, il occupa pendant 4 jours les deux forgerons qu'il avait amenés de la baie d'Antongil, avec plusieurs barriques de vieilles ferrailles, "à mettre le fer en oeuvre pour forger toutes sortes d'outils à l'usage des naturels du lieu que j'en savais totalement dépourvus". En note complémentaire, Mayeur ajoute : "Pour une hache, un *entsy* (*antsy*) ou serpe, un *fanghadi* ou bêche où il entrait à peine dix livres de fer, on donnait un beau boeuf ou une mère vache, et ces bonnes gens nous savaient un gré infini de leur avoir rendu ce service. Le fer est rare au Cap d'Ambre ; mis en oeuvre selon leurs besoins, il est pour eux d'un prix infini"⁵⁷.

On notera enfin, qu'à part la mention discutable d'un Iharan : Vohémar (?), jamais les *sorabe* ne parlent des échelles du nord, où déjà à l'époque de l'arrivée de Raminia s'effectuait un commerce important dont les fouilles archéologiques ont révélé l'ampleur. L'explication peut, certes, en être trouvée dans le fait que seuls les ZafindRaminia établis dans le Sud ont écrit leur

57. B.A.M., 1913, II, p. 121. On peut s'étonner de la perte des traditions de forge dans cette région alors même que Chantal Radimilahy rapporte que le site de Mahilaka, pas tellement éloigné, fut aux XIIe-XIVe siècle "un immense lieu du travail du fer" (*Contribution...* p. 79). Mais il faut se souvenir que la pointe nord de Madagascar était, jusqu'à une date récente, une des régions les moins peuplées de l'île. Mayeur l'avait déjà constaté : "Il n'est pas de province dans toute l'île de Madagascar qui, sur une surface aussi étendue, renferme un moindre nombre d'habitants". B.A.M., 1913, p. 135.

histoire, et ce, bien des siècles après leur installation première. mais on s'étonne qu'ils n'aient jamais fait allusion au degré de civilisation acquis par leurs prédécesseurs, les Zabag. Ils ne connaissent que la méchanceté des Cafres (*kafir*) déjà en place, et le *fananimpitoloha* vaincu par Darafify. C'est pourquoi nous pensons que le commerce de cet âge d'or du XIIe siècle, que signale Al-Idrîsî, était entre les mains des Zabag, dont les Rasikajy ou les Darafify n'auraient été que les esclaves, importés du continent africain. Cette hypothèse formera un autre volet de notre étude, à poursuivre.

Il peut paraître étonnant que le souvenir des Zabag ait été complètement oublié aux Comores. Jusqu'à ce jour aucun document, aucune tradition n'en fait état. Les sites archéologiques découverts depuis quelques années ne leur sont pas attribués par les autochtones, qui les ignorent totalement. Le nom de Zabag ne se retrouve pas non plus dans la toponymie.

Par contre, en anthroponymie, il faut relever dans les traditions grand-comoriennes le nom d'un grand ancêtre, de la lignée la plus prestigieuse des sultanats : Maharazi. ce dernier, qui était un "bedja" (chef), accueillit les rescapés d'un bateau "shirazi", échoué au fond d'une grotte marine près de l'actuel Hahaya, puis se maria avec une princesse shirazi. Maharazi, dit la chronique⁵⁸, était "le plus grand chef de tous les Bedja du pays de Hamanvu, de la forêt jusqu'au bord de mer". Ce nom, à n'en pas douter, évoque le titre indien de Mahàràjah donné dès le IXe siècle au "grand roi" du Zabag, "roi des mers et des îles des mers du sud", qui comprenait notamment la presqu'île de Malaisie et l'île de Sumatra. Nous avons là, vraisemblablement l'indication que les familles régnantes de la Grande-Comore se rattachent à une lignée préexistante de souche indonésienne⁵⁹.

Sur les côtes ouest et N.O. de Madagascar, on a très peu de toponymes en Zavaka ou en ses dérivés (Vazaha). L'appellation de Antsirambazaha pour le port sucrier d'Ambilobe est de création récente. Par contre, il y a lieu de citer comme témoignage vraisemblable de l'existence de Zabag au N.O. le nom d'une population ancienne peuplant les îles Mitsiou. Là, selon G. Grandidier et R. Decary, vivaient jadis les Antambazavaka et les Antavalana⁶⁰. Le premier terme doit normalement se décomposer en An-tamba-Zavaka. Tamba-pourrait être dérivé de Tamby, mot qui dans tout Madagascar désigne les

58. B.A. Damir, G. Boulonier, P. Ottino, *Traditions d'une lignée royale des Comores*, 1985, p. 32 et fig. 5.

59. Sur les aborigènes qui auraient peuplé l'archipel des Comores avant l'arrivée des Arabes, voir notre article : "Le problème des aborigènes de Mayotte : les Shi-Bushi", dans *Actes du Colloque sur le 150e anniversaire du rattachement de Mayotte à la France*, 1992, pp. 51-73.

60. G. Grandidier et R. Decary, *Histoire politique et coloniale*, t. III, fasc. I, 1953, p. 153, note 1.

artisans du fer (*vy*), les forgerons, interprétation d'ailleurs discutable car le préfixe Tan- indique plutôt une provenance. Le deuxième terme du mot composé, *Zavaka*, évoque quant à lui, les *Zabag*. S'il en était bien ainsi, on aurait la preuve que la caste des forgerons était associée, et même assimilée aux *Zabag(s)*, confirmation alors éclatante de la qualité des informations d'Al-Ildrîsî. Sur la Grande Terre, le mot *Antambazavaka* aurait pu se réduire à *Tamby*, pour désigner les "forgerons" en général, et non plus seulement la caste des *Antambazavaka*⁶¹. En faveur de cette thèse, on peut ajouter qu'aux confins des pays *tanala* et *betsileo*, les forgerons constituent encore une "caste", en tout cas une corporation, dénommée *Tambitsina*, mot qui pour J. Frémigacci⁶² a la même signification que *Tamby* : "Ceux qui travaillent le fer". On peut se demander toutefois si la terminale *-tsina* n'évoque pas la Chine, c'est-à-dire l'Indonésie d'où provenaient les *Zabag*. L'historien M. Lombard a fait observer que la porcelaine est dénommée *sini* par les Arabes, en raison de sa provenance première, mot qui a donné *siny* en Mlg. "cruche"⁶³.

De toute façon, même s'il a pu y avoir une confusion entre la Chine et l'Indonésie, ou l'Insulinde, il apparaît bien que l'introduction du fer à Madagascar est liée au commerce des *Zabag*, c'est-à-dire à ces Malais, Javanais ou Sumatranais qui, au temps d'Al-Ildrîsî effectuaient des traversées de haute mer entre l'Afrique et l'Inde *via* les Comores ou Madagascar. Sans doute, le fer était-il connu dans la grande île auparavant ; mais les *Zavag* en ont fait commerce, et leur entregent a fait que leur souvenir est resté ancré dans la toponymie portuaire ancienne de la côte Est, comme dans la désignation du clan des *Zafimbazaha*, un des 12 clans de l'Imerina connus de Mayeur, établi dans le Sud-Est des hauts-plateaux. Il existe d'ailleurs toujours dans cette région un village du nom d'*Ambazaha*, qui serait un village de forgerons⁶⁴.

Avec ces traces ténues, mais persistantes et indélébiles, on revit une épopée qui remonte au bas mot au XIIe siècle.

61. Une deuxième étymologie pour *Antambazavaka* serait de décomposer le mot en *Antan-Vazavaka*, en pensant à une préfixation au mot *Zavaka* du classificateur bantou *Va-*, dérivé de *Wa-* (comme dans *Va-zimba*), que l'on retrouve dans l'ethyme *Va-shambara* (N.E. de la Tanzanie). Les représentants de cette ethnie seraient à l'origine du peuplement de *M'Tsambo* à Mayotte.

62. J. Frémigacci, "Ordre économique colonial et exploitation de l'indigène : Petits colons et forgerons *betsileo* (1900-1923)", *Terre malgache*, 17, 1975, pp. 65-107. Voir p. 71 et note 8.

63. M. Lombard, *L'Islam dans sa première grandeur (VIIIe-XIe siècle)*, 1971, p. 187 : "Les noms de *sini* (porcelaine) et *sinya* (plat de porcelaine) sont dérivés du nom même de la Chine : *as-Sin*". Or, c'est ce mot qui a donné en Mlg. *siny* "cruche, pot à eau, *sinibe*, "jarre". D'un autre côté, l'acier se dit *tsy* en Mlg. et le mot *Tambitsina* pourrait être composé de *vy* et *tsy* (?).

64. Renseignement aimablement communiqué par David Rasamuel.

BIBLIOGRAPHIE

Abréviations :

- APOI : Annuaire des pays de l'océan Indien. Univ. Aix-Marseille.
ASEMI : Asie du Sud-Est et du Monde Insulindien.
B.A.M. : Bulletin de l'Académie malgache. Antananarivo.
INALCO : Institut National des Langues et Civilisations orientales. Paris.

AL-IDRISI, voir Cerulli E., et Viré F.

ALLIBERT Cl., 1989, Le site de Dembéni, Mayotte. Mission 1984, dans *Etudes océan Indien*, n° 11. Archéologie des Comores, INALCO, Paris.

ALLIBERT Cl., 1990. *Textes anciens sur la côte Est de l'Afrique et l'océan Indien occidental. Travaux et documents, 8, Documents pédagogiques* (Recueil de textes mis à la disposition des étudiants du CEROI, Paris, INALCO, 178 p.

ALLIBERT Cl., 1994. "Cités-Etats et têtes de pont dans l'archipel des Comores", *Omalý sy Anio*, n° 33-36 (1991-1992), pp. 115-131.

BIRKELI E., 1936. *Les Vazimba de la côte ouest de Madagascar. Notes d'ethnologie*, fasc. XXII des *Mémoires de l'Académie malgache*, Tananarive.

BEAUJARD Ph., 1991, *Mythe et société à Madagascar (Tañala de l'Ikongo)*. Paris, l'Harmattan.

CERULLI E. et alii, 1970. *Al-Idrîsî. Opus Geographicum*, (texte arabe établi sur sept mss.). Publ. Inst. Univ. Orient. de Naples. Leyde, fasc. prim. 100 p.

DAMIR B.A., BOULINIER G., OTTINO P., 1985. *Traditions d'une lignée royale des Comores*.

DEFOE D., 1992, *Madagascar ou le Journal de Robert Drury*. Traduction critique de Anna Molet-Sauvaget. Paris, L'Harmattan.

DESCHAMPS H., 1954, *Les pirates à Madagascar aux XVIIe et XVIIIe siècles*.

DESCHAMPS H., 1960. *Histoire de Madagascar*, Paris, Berger-Levrault.

- DEVISSE J., 1986. Réflexions d'un africaniste sur l'histoire du fer dans l'océan Indien, *B.A.M.* t. LXIII 1-2 (1985).
- DEVISSE J., 1989. Les africains, la mer et les historiens. *Cahiers d'études africaines*, n° 115-116, pp. 397-418.
- DRURY, voir Oliver (cap. Pasfield) et Defoë (Daniel)
- FAVRE (abbé P.), 1880. *Dictionnaire français-malais*, 2 tomes, Vienne, Imp. impériale. Paris, Maisonneuve.
- FERRAND G., 1910. Les voyages des Javanais à Madagascar, dans *Journal asiatique*, mars-avril 1910, pp. 281-330.
- FERRAND G., 1913-1914. *Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turcs relatifs à l'Extrême Orient du VIIIe au XVIIIe siècle*, 2 vol. Paris.
- FERRAND G., 1919. Le K'ouen-Louen et les anciennes navigations, parenté des Chinois, Khmers, indonésiens et Malgaches. Les marines javanaise, khmer, cam. chinoise et malgache. *Journal asiatique*, pp. 443-492.
- FERRAND G., 1928. *Introduction à l'astronomie nautique arabe*.
- FLACOURT (E. de), 1658 et 1661, *Histoire de la grande isle de Madagascar*, Paris, Gervais Clouzier.
- FREMIGACCI J., 1975, "Ordre économique colonial et exploitation de l'indigène. Petits colons et forgerons betsileo (1900-1923)", *Terre malgache*, 17, Tananarive, Univ. de Madagascar.
- GAUTIER E.F. et FROIDEVAUX H., 1907. *Un manuscrit arabico-malgache sur les campagnes de La Case dans l'Imoro de 1659 à 1663*. Extraits des Notices et extraits des manuscrits de la Bibliothèque nationale et autres bibliothèques, t. XXXIX (fasc. séparé, de 151 p.), Paris, B.N.
- GRANDIDIER G. et DECARY R., 1958. *Histoire politique et coloniale*, t. III. *Histoire des populations autres que les Merina*, Tananarive, Impr. officielle.
- HEBERT J.Cl., 1980. "Notes sur Madagascar (côte Est et Imerina) du traitant J. de La Salle, recueillies par d'Unienville en 1816", *Omalysy Anio*, n° 11, pp. 129-175.

- HEBERT J.Cl., 1987 (en collaboration avec Viré F.), voir Viré.
- HEBERT J.Cl., 1992. Le problème des aborigènes de Mayotte : les Shi-Bushi, dans *Actes du colloque sur le 150e anniversaire du rattachement de Mayotte à la France*, APOI, XII, 1990-1991, pp. 61-84.
- LEJAS F., s.d., *Les journaux de Nicolas Mayeur (1774-1785)*, travail de thèse, multigraphié, inédit, consultable en microfilm aux Archives départementales d'Agen (Lot-et-Garonne).
- LOMBARD M., 1971. *L'islam dans sa première grandeur (VIIIe-IXe siècle)*. Paris, Flammarion.
- MARCO POLO. Voir T'Serstevens.
- MATHEW G., 1963. The East African Coast until the coming of the Portuguese, dans Oliver R. et MATHEW G. *History of East Africa. The Early Period*. Oxford, 1963, vol. 1.
- MAYEUR. voir aussi Lejas. 1913. *Journal du voyage au pays des Sécclaves fait en 1774... par moi, Nicolas Mayeur ; suivi de Voyage dans le nord de Madagascar, au cap d'Ambre et à quelques îles du Nord-Ouest, par Mayeur (1774-1776)*, B.A.M., vol. X, 1912, pp. 52-92 et 93-156.
- MONDAIN G., 1910. *Histoire des tribus de l'Imoro au 17e siècle d'après un manuscrit arabico-malgache*, Paris, Leroux.
- MUNTHE L., 1978. Le manuscrit arabico malgache HB 4 à Paris. Nouvelles lumières sur les activités des Antaimoro à Tananarive de 1790 au milieu de 1800. *Acta Orientalia*, t. XXXIX (imp. 1979), Copenhague.
- MUNTHE L., 1982. *La tradition arabico-malgache vue à travers le manuscrit A-6 d'Oslo et d'autres manuscrits disponibles*, Antananarivo, Impr. luthérienne.
- NORTH-COMBES A., 1979. *La découverte des Mascareignes par les Arabes et les Portugais. Rétrospective et mise au point*. Port-Louis (île Maurice), Presses de Henry & Cie.
- OLIVER cap. Pasfield, 1890. *Madagascar : or Robert Drury's journal, during fifteen years' captivity on that island*. Londres, T. Fisher Unwin.

- OTTINO P., 1980. Ramini, Ali Ibn Abi Talib, Al-Khidr et les souverains universels malgaches, dans *Cheminevements. Ecrits offerts à Georges Condominas*, ASEMI, XI, 1-4, pp. 97-111.
- OTTINO P., 1986. *L'étrangère intime. Essai d'anthropologie de la civilisation de l'ancien Madagascar*, 2 t., Montreux (Conf. helvétique), Gordon and Breach.
- RADIMILAHY Ch., 1985. *Contribution à l'étude de l'ancienne métallurgie du fer à Madagascar*, Travaux et Documents, XXV, Musée d'Art et d'Archéologie de Madagascar, Tananarive.
- RAJAONARIMANANA N., 1990. *Savoirs arabico-malgaches. La tradition manuscrite des devins Antemoro Anakara (Madagascar)*. Paris, INALCO.
- SIMON p., 1988. *Ny fiteny fahizany. Reconstitution et périodisation du malgache ancien jusqu'au XIVe siècle*. Paris, INALCO.
- T'SERSTEVENS A., 1953. *Le livre de Marco-Polo ou le deviseement du monde*. Paris, Club français du livre.
- TIBBETS G.R., 1971. *Arab Navigation in the Indian ocean before the coming of the Portugese, being a translation of Kitab al-Fawa-id... of Ahmad b. Mâjid al-Najdî*, Londres.
- TOUSSAINT A., 1967. *La route des îles. Contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*. Paris, S.E.V.P.E.N.
- VALETTE J., 1962. *Etudes sur le règne de Radama Ier*, Tananarive, Impr. off.
- VERIN P., 1975. *Les échelles anciennes du commerce sur les côtes Nord de Madagascar*, Thèse de doctorat, Paris I, reprod. Univ. Lille III, 1975, 2 vol.
- VERIN P., 1990. *Madagascar*, Paris, Ed. Karthala.
- VERNIER E., 1945. Note pour contribuer à l'histoire des anciens postes hova sur la côte nord-est, *B.A.M.*, t. XXVI, (1944-45).
- VERNIER E. et MILLOT J., 1971. *Archéologie malgache. Comptoirs musulmans*. Catalogues du Musée de l'Homme. Museum. Paris.

VIRE F., 1984 a. L'océan Indien d'après le géographe Abû Abd-Allah Muhammad Ibn Idrîs al-Hammudî al-Hasani, dit Al-Sarif Al-Idrisi (493-560 H./1100-1166. *Etudes sur l'océan Indien*. Université de la Réunion, pp. 13-45.

VIRE F., 1984 b. Ibn Majid et les Portugais, d'après sa *Sufâliyya* (Pour une réhabilitation du grand pilote). *Etudes sur l'océan Indien*, id. 1984, pp. 47-55.

VIRE F et HEBERT J.C., 1987. Madagascar, Comores et Mascareignes à travers la Hawiya d'Ibn Mâjid (866 H/1462), *Omaly sy Anio*, n° 25-26.

FAMINTINANA

Ny fandinihana ny sarintany tranainy dia ahatsapana ny fisian'ny anaran-tany telo atao hoe Harangazavaka ao amin'ny morontsiraka atsinanana. Izy ireo dia seranana tranainy fefiky ny fasika, ao anaty helodrano efa tsentsina ankehitriny. Ireo anaran-tany ireo dia azo adika hoe "seranan-tsambo (haraña) ny Zavag" avy amin'ny anaran'ireo mpiantsambo indoneziana izay nisahana ny varotra vy teo anelanelan'i Sofala sy India tamin'ny taonjato faha-11, araka ny filazan'i Al-Idrisi. Ny iray tamin'ireo seranana ireo dia fantatr'i Flacourt ho toeram-piantsonan'i Rakobe, zanak'i Raminia, ary misoratra ao anaty Sorabe io anaran-tany io. Nisy koa anefa seranana faha-efatra (Vohémar) izay nantsoina hoe Harambazaha, na dia tsy nataon'ny Eoropeana tobim-barotra akory aza. Avy amin'ny sahalan-teny Zavaka = Vazaha anefa no nahatonga ny anaran'ny Zafimbazaha izay malaza ho mpanefy vy teto Imerina. Voamarina amin'izany ny fahatongavan'ny Javaney teto Madagasikara nanomboka tamin'ny taonjato faha-11. Ny fifaneraserany tamin'ireo toerana ireo dia afaka miakatra hatrany amin'ny taonjato faha-9, satria tsy nisy afa-tsy ireo sambo mpitondra entana mavesatra ihany no afaka nitatitra ny vy afrikana.

SUMMARY

The examination of ancient maps reveals the existence of 3 Harangazavaka placenames on the West coast. These correspond to ancient silted-up harbours, and can be translated as "Zavag harbours (harana)", from the names of the Indonesian navigators who, according to Al-Idrisi, traded iron between Sofala and India in the 11th century. One of these harbours was known to Flacourt as having been the landing place of Raminia's son Racoube and is mentioned in the Sorabe. In the 19th century a fourth harbour (Vohémar) was named Harangbazaha, although it had never been used by Europeans as a port-of-call. As the equivalence Vazaha = Zavaka is traceable in the word Zafimbazaha, designating ironsmiths reputed in Imerina, the evidence of 11th century Javanian arrivals in Madagascar should be considered. This use of Madagascar harbours by Javanians could go back to the 9th century, since cargo-boats, such as those represented on the Borodubur Temple, were supposed to be the only ones capable of transporting African iron.