

N. J. GUEUNIER,  
J.-C. HEBERT et  
F. VIRE

## LES ROUTES MARITIMES DU CANAL DE MOZAMBIQUE D'APRES LES ROUTIERS ARABO-SWAHILIS

En 1971, le capitaine de vaisseau H. Grosset-Grange, bien connu pour ses études sur l'art nautique arabe, désireux de compléter sa documentation sur l'Afrique orientale, entreprit, à ses frais, un voyage d'études sur les rivages du Canal de Mozambique et de l'archipel des Comores. D'un notable de Mitsamihuli (Grande Comore) il obtint communication d'un très bref manuscrit en arabe (2 pages) contenant l'indication de routes maritimes entre Madagascar, les Comores et la côte d'Afrique de l'Est. C'est l'un des textes que nous présentons ici, grâce à l'extrême obligeance de H. Grosset-Grange.

De tels "routiers" faisaient partie de l'équipement normal des anciens boutres de la région, comme une enquête de N. J. Gueunier (1986) à Majunga a pu le montrer. Beaucoup de capitaines (*nahoda*) possédaient ainsi leur *man safara*, puisque tel est le nom donné à ces documents, d'après les mots arabes qui introduisent l'indication d'un cap :

*man safara Mayote illä Mwali ...*

"toi qui fais route de Mayotte à Mohéli..."

C'est ainsi qu'à Majunga, M. Athumani bin Muhammad, capitaine de boutre originaire d'Anjouan (Comores), possède un tel routier (partie en arabe, partie en swahili), qui est un héritage familial, et dont il a accepté de laisser prendre photocopie. Il emporte toujours avec lui son routier quand il prend la mer, bien que le livre ne lui soit d'aucune utilité pratique : les boutres ne font plus de traversées, mais seulement du cabotage le long des côtes de Madagascar, sans s'éloigner de la terre. C'est même cette habitude de ne pas s'embarquer sans son *man safara* qui a sauvé le manuscrit, car au moment des massacres de décembre 1976, quand les quartiers comoriens de Majunga ont été pillés et incendiés, le *nahoda* se trouvait en mer, et le manuscrit n'a pas disparu avec tous ses autres biens restés à terre. De fait un autre ancien *nahoda* de Majunga a confié qu'il avait perdu son *man safara* à ce moment-là.

Depuis, à l'occasion d'un passage aux Comores, N. J. Gueunier a pu obtenir copie d'un autre routier, appartenant au capitaine d'un boutre motorisé, M. Humadi Kombo, de Ouani (Anjouan), et dont le texte suit presque littéralement celui du manuscrit de Majunga. Sans en prendre copie, il a pu également consulter deux autres *man safara* à Anjouan, grâce à l'obligeance de M. Zuber Silahi Chamanga, de Mutsamudu. Tous ces textes se suivent de très près.

Les *man safara* ne sont donc pas très rares, et il n'en est que plus surprenant que leur existence n'ait jamais été signalée ni aux Comores ni à Madagascar, malgré l'intérêt que beaucoup de chercheurs ont porté aux documents en caractères arabes. On remarquera que les manuscrits arabico-malgaches de la côte sud-est de Madagascar, qui traitent pourtant parfois de migrations anciennes, ne comportent pas de routiers maritimes qui auraient pu servir aux navigations de ces immigrants.

De l'avis autorisé de H. Grosset-Grange, le texte qu'il a découvert est "très inférieur à ces nombreux petits routiers de la côte arabe" qu'il a pu consulter au cours des années passées, et il ne lui accorde qu'une "valeur assez relative"<sup>1</sup>. Cependant les *man safara* du canal de Mozambique se situent dans la tradition des routiers arabes, tradition qui remonte au moins au XV<sup>e</sup> siècle, et dont Ibn Mâjid fut le plus brillant vulgarisateur pour l'Océan Indien. D'ailleurs le manuscrit de Majunga revendique expressément cette filiation spirituelle remontant jusqu'à Ibn Mâjid "notre aïeul" (p. 26 du manuscrit, v. plus loin). G. Ferrand, aussi grand malgachisant qu'éminent arabisant, avait entrepris au soir de sa vie l'édition des plus célèbres de ces routiers arabes, sous le titre *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles...* Il n'eut le temps d'accomplir que la première partie de son projet, par la publication en phototypie des manuscrits 2292 et 2259 de la Bibliothèque Nationale de Paris, le premier comportant 22 traités en prose et en vers d'Ibn Mâjid, le second comportant le texte de son émule et continuateur Sulaymân al-Mahrî<sup>2</sup>. Mais la traduction promise ne vit jamais le jour. Cinquante ans ont passé, et la situation ne s'est modifiée que tout récemment par l'étude magistrale de G.R. Tibbets<sup>3</sup>.

Encore le manuscrit 2292 de la Bibliothèque Nationale ne contient-il pas le routier arabe le plus intéressant pour la connaissance de la côte africaine avant l'arrivée des Portugais, intitulé *Sufliyya* ("qui a trait à la côte de Sofâla"), dont heureusement la Bibliothèque de Leningrad détient une copie, avec celle de deux autres routiers du même Ibn Mâjid. Ce dernier ouvrage n'aurait été rédigé qu'après le deuxième voyage des Portugais aux Indes, que l'auteur situe en 906 H (1500-1501).

Si, à l'exception des routiers versifiés d'Ibn Mâjid et des routiers que nous présentons, nous ne possédons pas de routiers arabes du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, cela ne veut pas dire qu'il n'en ait point existé. Il est vraisemblable en effet que la tradition en a été continuée sans hiatus, comme le soutient d'ailleurs le manuscrit de Majunga. En outre routiers et cartes maritimes devaient aller de pair. Or, des indices sérieux plaident pour l'existence de cartes arabes de l'Océan Indien au XVII<sup>e</sup> siècle.

Ainsi, en 1614, Sir Thomas Roe, ambassadeur d'Angleterre auprès du Grand Mogol effectuait la traversée sur un des bateaux de l'escadre anglaise de Walter Peyton, qui fit relâche aux Comores. Cet ambassadeur lettré s'intéressait particulièrement à la cartographie. A Mohéli, il rencontre un pilote arabe qui possédait une carte marine :

"Il avait une connaissance approfondie des côtes de ces pays et il me fit voir une carte marine sur parchemin fort bien dessinée et graduée avec soin; quand il eut vu la mienne, il me signala des erreurs que je corrigeai sous sa direction, notamment à propos de certaines îles qui y étaient indiquées au Sud de Mohély, et qui, m'assura-t-il, n'existent point."<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Lettre de H. Grosset-Grange à J.-C. Hébert, le 3 août 1976.

<sup>2</sup> G. FERRAND *Instructions nautiques...* Tome I. Ibn Mâjid. *Le pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie...* Paris, 1923, 362 pl., III-8p.; Tome II. *Sulayman al-Mahrî et Ibn Mâjid. Le pilote des mers de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie* Paris, 1925, 288 pl., IX-8p.

<sup>3</sup> G. R. TIBBETS *Arab Navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portuguese, being a translation of Kitâb al-Fawâ'id... of Ahmad b. Mâjid al-Najdî.* London, 1971.

<sup>4</sup> C.O.A.C.M., II, p. 89.

On pourrait à la rigueur supposer que cette carte était d'origine portugaise, mais cela semble peu vraisemblable, car, précisément, les cartes européennes signalaient la position d'une ou plusieurs îles imaginaires entre l'archipel des Comores et la côte nord-ouest de Madagascar.

D'autre part, l'existence de cartes arabes anciennes pour l'Océan Indien, même si elles ne sont pas parvenues jusqu'à nous, est bien attestée par le récit du voyage de Vasco de Gama, dû à la plume de João de Barros dans son *Da Asia*. Le pilote gujerati recruté à Malindi par V. de Gama, et que G. Ferrand a cru, à tort, être Ibn Mâjid lui-même, détenait en effet une carte de l'Inde qui combla d'aise le navigateur lusitanien, nouveau venu en ces parages.

"Après s'être entretenu avec lui, écrit J. de Barros, V. de Gama fut très satisfait de ses connaissances, surtout lorsque le Maure lui eut montré une carte de toute la côte de l'Inde, disposée comme le sont celles des Maures avec des méridiens et des parallèles très détaillés, sans indication des rhumbs et des vents. Comme les carrés de ces méridiens et parallèles étaient très petits, (la disposition figurée de) la côte par les deux rhumbs N-S et E-O était très sûre, sans être encombrée par cette quantité de vents et de l'aiguille (aimantée) comme sur nos cartes..."<sup>1</sup>

Cependant, il ne semble pas que les Anglais, pas plus que les Portugais, aient pu disposer de routiers arabes pour dresser leurs cartes de l'Afrique Orientale.

Le Père L. Mariano auteur du précieux *Routier de l'île de St. Laurent* (Madagascar) rédigé en 1613-1614 sur les levés de la caravelle *Senhora da Esperança*, lors de l'exploration confiée au capitaine Paulo Rodrigues de Costa, sur ordre du Vice-Roi d'Azevedo, en est garant, qui écrit dans le paragraphe d'introduction à son routier :

"Les différents routiers de l'île de St Laurent que nous possédions jusqu'ici ont été établis, pour la plupart, d'après les récits des Maures qui naviguent dans ces parages ou d'après des observations faites en passant : ils sont, par suite, confus et obscurs."<sup>2</sup>

C'est la preuve que L. Mariano n'eut en mains pour la confection de son routier ni routier manuscrit arabe, ni carte marine, et qu'il ne bénéficia que de renseignements oraux. Les routiers d'Ibn Mâjid devaient d'ailleurs rester ignorés des savants européens jusqu'au jour où Ferrand en révéla l'existence.

#### *Présentation des manuscrits :*

Nous appellerons le texte recueilli par H. Grosset-Grange à Mitsamihuli "routier d'Ibn al-Murûnî" (abrégé en M), d'après l'indication de la première ligne. Mais ce n'est qu'un nom de propriétaire, et non d'auteur. Les deux pages font partie d'un cahier dont le reste renferme d'autres écritures. L'impossibilité de consulter le cahier en entier empêche de déterminer le lieu de rédaction et la date.

Le texte recueilli par N. J. Gueunier à Majunga sera appelé de même "routier d'Athumani bin Muhammad" (abrégé en AM). Il occupe à lui seul les

<sup>1</sup> Passage reproduit par G. Ferrand, *Introduction à l'astronomie nautique arabe*. Paris, 1928, pp. 192-193.

<sup>2</sup> C.O.A.C.M., t. III, p. 641. Une réédition portugaise récente a paru dans l'ouvrage de H. LEITAO : *Os dois descobrimentos da ilha da São Lourenço mandados fazer pelo vice-rei D. Jeronimo de Azevedo nos annos de 1613 a 1616*. Lisboa : Centro de Estudos Historicos Ultramarinos.

40 pages d'un carnet de 14 cm sur 9. Son détenteur actuel l'a reçu d'un frère, qui l'avait lui-même copié d'un grand-père.

Le *man safara* de M. Humadi Kombo de Ouani occupe 32 pages d'un carnet du même format, qui contient aussi d'autres textes. C'est une copie récente, le propriétaire ayant voulu remplacer son ancien exemplaire, en mauvais état. Il sera désigné par l'abréviation HK.

*La "rose des vents" de tradition arabe :*

Ces textes donnent des directions à prendre pour un navire, ou caps, en référence à la rose azimutale arabe, divisée en 32 quarts ou aires de vent, dont l'écart est un rhumb (11°15'). Ces divisions sont appelées de noms conventionnels signifiant en principe "lever de telle étoile" (pour le côté est) et "coucher de telle étoile" (pour le côté ouest) si bien que les mêmes noms se retrouvent dans les deux secteurs. On indique donc un cap par le nom d'une étoile ou d'une constellation, accompagné obligatoirement de l'indication du secteur (levant ou couchant), par exemple :

*al-'agrab* (le Scorpion) secteur levant = Sud-Est,  
tandis que :

*al-'agrab* secteur couchant = Sud-Ouest.

On peut aussi comprendre ces expressions comme "lever du Scorpion", et "coucher du Scorpion". Ces dénominations renvoient à une époque, antérieure à l'utilisation de la boussole, où l'orientation en mer reposait directement sur l'observation du lever et du coucher de ces étoiles. Depuis elles sont devenues purement conventionnelles, un peu comme les noms des "signes" du zodiaque, qui ne correspondent plus aujourd'hui aux constellations dont ils portent les noms. Il s'agit donc simplement d'une nomenclature, qui équivaut pratiquement à celle des "roses des vents" européennes :

"Scorpion, secteur ouest" = Sud-Ouest ou 225°

"Diadème, secteur ouest" = Sud-Ouest-quart-Ouest ou 236°15'

"Sirius, secteur ouest" = Ouest-Sud-Ouest ou 247°30',

et ainsi de suite. On trouve concrètement ces directions à l'aide de l'aide de l'aiguille aimantée du compas. D'ailleurs, sur l'un des manuscrits vus à Anjouan, le propriétaire a ajouté entre les lignes pour certains caps la "traduction" en degrés des noms de rhumbs de tradition arabe, sans nul doute pour faciliter la lecture directe sur le compas de son navire.

Une indication intéressante sur la situation linguistique qui existait à l'époque de rédaction de ces textes dans le milieu des marins du Canal de Mozambique est donnée par la forme qu'ont pris dans nos manuscrits ces noms de rhumbs de la rose azimutale arabe. Nous avons vu que les textes des routiers sont rédigés parfois en arabe (ms. M, parties de AM et HK), parfois en swahili (parties de AM et HK). Mais les noms de rhumbs, eux, sont toujours exprimés sous leur forme arabe. *Même quand le texte est en arabe*, les mots les plus importants, les noms des rhumbs qui indiquent les caps à suivre sont toujours écrits d'après leur prononciation en swahili, jamais d'après leur orthographe en arabe. Voici la liste de ces termes :

noms arabes	étoile ou constellation correspondantes	formes swahilies
<i>al-jdh</i>	Etoile Polaire	<i>jahi</i>
<i>al-farqadayn</i>	Petite Ourse	<i>fargadi, faragadi</i>
<i>al-naʿj</i>	Grande Ourse	<i>nnashi, nanashi, nashi</i>
<i>al-nāqa</i>	Cassiopeé	<i>nnaga, naga</i>
<i>al-ʿayyūq</i>	Chèvre	<i>layogu</i>
<i>al-wāqīʿ</i>	Véga (Lyre)	<i>twaga, liwaga</i>
<i>al-simāk</i>	Arcturus	<i>simaku</i>
<i>al-turayyā</i>	Pléiades	<i>thuriya</i>
<i>maṭlaʿ al-sams</i>	Levant	<i>matlai shamsi</i>
<i>al-jawzāʾ</i>	Orion	<i>joza</i>
<i>al-tīr</i>	Sirius	<i>tiri</i>
<i>al-iklīl</i>	Antarès (Diadème)	<i>aghili, aklili</i>
<i>al-ʿaqrab</i>	Scorpion	<i>agrabu</i>
<i>al-ḥimārayn</i>	Deux Anes (Navire)	<i>hamarini</i>
<i>al-suhayl</i>	Canope	<i>suhili</i>
<i>al-sulbār</i>	Croix du Sud	<i>sunobari</i>
<i>al-qutb</i>	le Pôle (Sud)	<i>kutubu</i>

Sauf pour *matlai* "levant", qui est remplacé par *maghibu* "couchant", les mêmes noms se retrouvent comme on l'a dit symétriquement dans les deux secteurs de la rose (v. figure page suivante).

Les caps donnés se situent le plus souvent entre deux rhumbs voisins, si bien que l'écart laisse une marge flottante de 11°15'. Mais ce qu'il faut avant tout retenir pour justifier ces caps qui, si on les porte simplement sur une carte (v. cartes 1, 2, 3) suivant la rigueur du rapporteur, semblent a priori très souvent erronés pour le timonier d'un bâtiment à hélice, c'est qu'il s'agit ici de la meilleure direction à faire prendre, au départ de chaque échelle nommée, à un navire à voile de très faible tonnage, compte tenu de corrections dictées par l'expérience acquise pour neutraliser le danger de fortes dérives dues à la conjugaison des facteurs saisonniers de l'alternance des vents dominants et des courants de surface qu'ils engendrent; le résultat de la somme de ces facteurs capitaux s'affirme en une dominante de flux en fonction de laquelle le navigateur doit, en levant l'ancre, ajuster son cap pour être sûr de son atterrissage. Il ne s'agit pas pour lui de routes orthodromiques, mais de loxodromies<sup>1</sup> largement modifiées en arcs de cercles pour non seulement vaincre mais tirer au mieux parti des éléments.

<sup>1</sup> Loxodromie : "route de navigation représentée sur la carte par une droite; ce n'est pas le plus court chemin, qui est l'arc de grand cercle, ou *orthodromie*. En petite navigation jusqu'au petit cabotage compris, on ne s'occupera que de la loxodromie". J. MERRIEN, *Dictionnaire de la mer*. Paris, 1963, p. 399.



### Les routes maritimes :

Les routiers ne présentent pas leurs itinéraires dans n'importe quel ordre. Sans être toujours très rigoureuse, la composition se laisse pourtant assez bien analyser. Le manuscrit AM est composé de cinq textes différents. On reconnaît bien le passage d'un texte à l'autre par les formules pieuses d'introduction et de conclusion. Les cinq textes ont été réunis en un manuel par un compilateur, et cette compilation a dû répondre assez bien aux besoins des navigateurs, puisqu'elle a été reprise à la fois par les scribes de AM, de HK, et des deux autres manuscrits consultés à Anjouan, qui tous suivent le même ordre. Le premier texte (en arabe) donne des caps, aller et retour, autour des Comores, notamment huit itinéraires entre Mayotte et divers points de la côte de Madagascar, rangés du Nord-Est au Sud-Ouest, de Anorotsangana à Baly. Les autres routes ne semblent pas classées selon un principe très cohérent, mais elles comportent toutes un point de départ (ou de destination) aux Comores, y compris quelques routes entre les îles de cet archipel. Les points cités sur la côte d'Afrique de l'Est se répartissent (sans ordre apparent) entre Zanzibar et Mozambique. Le deuxième texte (également en arabe) donne des itinéraires (aller seulement) depuis trois points de la côte d'Afrique de l'Est, rangés du Nord au Sud, vers les Comores, quelques routes entre les îles Comores, et enfin une route de Mayotte à Majunga. En bref il donne des itinéraires de la côte d'Afrique de l'Est à Madagascar, par les Comores. Le troisième texte, qui est rédigé en swahili, suit le même plan : il donne des routes entre quatre points de la côte d'Afrique de l'Est (rangés encore du Nord au Sud) et les Comores, puis deux itinéraires pour joindre les Comores entre elles, et une route vers Majunga. Dans ces deux cas on envisage donc plusieurs points de départ sur la côte d'Afrique de l'Est, mais un seul port d'arrivée à Madagascar.

Le quatrième texte (encore en swahili) est d'une nature didactique : c'est une nomenclature des rhumbs de la rose azimutale dont on vient de parler, avec leurs opposés, ce qui doit permettre en principe, connaissant un cap aller d'en déduire le cap retour (à moins qu'une correction ne soit nécessaire en raison de la dérive, ce qui se produit fréquemment d'ailleurs).

Le cinquième texte est aussi rédigé en swahili, mais il comporte une introduction en arabe, assez développée (que nous avons déjà citée), qui rappelle la tradition des pilotes arabes de l'Océan Indien, en la faisant remonter au grand ancêtre et "patron" de tous les *nahoda*, qui n'est autre que Ibn Mâjid lui-même. Passant au swahili pour l'indication des caps, le texte donne d'abord 14 itinéraires longeant la côte d'Afrique de l'Est, du Nord au Sud, par petites étapes, de Zanzibar jusqu'à un point que nous n'avons pu identifier mais qui se situe au Sud de l'île de Mozambique, et qui porte le nom de "Île de Sultan Hasani" ou encore *Shangaji la Unguja*, soit "*Shangaji de Zanzibar*"<sup>1</sup>. Ensuite on reprend ces diverses échelles de la côte de Tanzanie et du Mozambique, toujours du Nord au Sud, et on donne les caps permettant d'en partir pour atteindre les Comores.

Le manuscrit HK est étroitement parallèle à AM. Mais il ajoute une nouvelle série de liaisons entre Madagascar et les Comores (aller seulement),

<sup>1</sup> Faute d'une documentation cartographique suffisante, plusieurs lieux de la côte d'Afrique de l'Est n'ont pu être identifiés avec certitude. Outre les cartes et atlas usuels, nous avons consulté GULLAIN *Voyage à la côte orientale d'Afrique...* Paris : A. Bertrand, s.d. (vers 1850), pl. 1, et l'*Atlas de Mozambique*. Lourenço Marques : Empresa Moderna, 1962.

toujours en énumérant les échelles malgaches en partant du Nord-Est et en allant vers le Sud-Ouest.

Quant au manuscrit M., il semble dépendre de la même tradition que le premier texte de AM et HK : on y retrouve plusieurs des routes de ce texte, et approximativement dans le même ordre.

#### Toponymie :

Comme les noms des caps, les noms des lieux sont donnés sous leur forme swahilie, ou swahiliisée. Ces formes peuvent être assez différentes des formes comoriennes ou malgaches. Ainsi on a :

*Hinzuwani* pour Anjouan (et non la forme comorienne qui est *Ndzuwani*),

*Mayote* pour Mayotte (et non la forme comorienne qui est *Maore*)

*Mitamihuli* pour le nom du port appelé en comorien *Mitsamihuli*,

*Bukini* pour le nom de Madagascar, qui est en comorien *Bushini*.

Les noms de lieux de Madagascar se présentent sous des formes qui sont constantes dans les textes en swahili, et qui expliquent parfois les graphies des voyageurs et auteurs du XIX<sup>e</sup> siècle, qui avaient à faire à des interprètes parlant swahili. Ainsi on relève :

*Urusanga* pour Anorotsangana (la même forme dans un poème swahili contemporain recueilli à Nosy Be<sup>1</sup>, et dans les archives allemandes de la maison de commerce Oswald dans les années 1860-1870),

*Nusube* pour Nosy Be (on trouve Nosube ou Nusube dans un texte swahili moderne recueilli précisément à Nosy Be<sup>2</sup>, et dans un manuscrit de la fin du XIX<sup>e</sup>),

*Pasimarini* pour Ampasimariny (forme bien explicable : les noms malgaches passant en swahili perdent systématiquement l'élément initial *A-*, *Am-*, etc.; et d'autre part le swahili, contrairement au comorien et au malgache, n'a pas de prénasalisées sourdes : *mp* devient donc nécessairement *p*).

Dans l'ensemble l'identification des noms de lieux de Madagascar a été facile. Le seul qui a posé problème porte dans les manuscrits un nom purement swahili : *Rasi ya Minazi* "le Cap des Cocotiers". D'après le cap donné pour l'atteindre depuis Mozambique, ce cap pourrait être celui que les cartographes européens appellent le Cap Saint-André, mais la dénomination de Cap des Cocotiers ne semble pas être connue par ailleurs.

#### Graphie :

La graphie en caractères arabes utilisée est celle qui est régulièrement employée pour le swahili. C'est aussi, à peu de chose près, celle qui est utilisée aux Comores pour noter le comorien et le malgache, et qu'utilisent aussi parfois les musulmans malgaches de l'Ouest pour noter le malgache.

Nous ne reviendrons pas sur les détails de cette adaptation de l'écriture arabe (assez différente du système employé par les scribes de la côte Sud-Est de

<sup>1</sup> N. J. GUEUNIER "Les poèmes de Maulidi Manganja. Poèmes swahilis recueillis à Nosy Be" *Bulletin des Etudes Africaines* (INALCO), III (6), 1983, p. 58.

<sup>2</sup> N. J. GUEUNIER *Si Mimi Mwongo... Contes en dialecte swahili du village de Marodoka (Nosy Be, Madagascar)*, Zanzibar, 1980, p. 98.

<sup>3</sup> FL 18103 (4) de la Bibliothèque Universitaire de Tananarive, p. 8, lignes 19 et 20; récemment publié : N. J. GUEUNIER *La Chronique swahilie du Cadi Umarî de Mayotte. Edition critique*. Toliara : Etablissement d'Enseignement Supérieur des Lettres, CEDRATOM, 1989, multigr.

Madagascar) : ces détails ont déjà été suffisamment exposés par ailleurs<sup>1</sup>. Il suffit de rappeler qu'il ne s'agit nullement d'une orthographe standardisée. Les mêmes mots peuvent être écrits de plusieurs manières différentes, ce qui crée parfois quelque ambiguïté à la lecture.

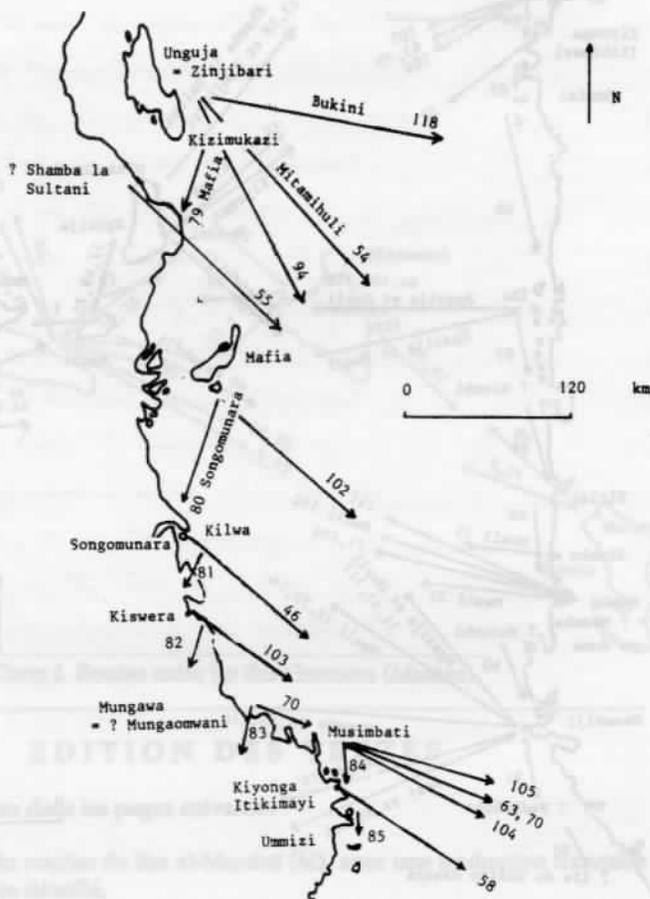
## CONCLUSION

L'intérêt des routiers arabo-swahilis est de nous montrer le maintien dans le milieu des boutriers d'une tradition vivante depuis le moyen âge jusqu'à nos jours. Les échelles mentionnées nous permettent de délimiter la zone du commerce traditionnel centré autour des îles Comores : le long de la côte du continent africain, de Zanzibar au Nord aux environs de Mozambique au Sud, et à Madagascar la côte Nord-Ouest. Dans ce dernier pays, l'échelle la plus au Nord est Nosy Be, et le point cité le plus au Sud est l'énigmatique Cap des Cocotiers (? Cap Saint-André). Cela dessine une zone de commerce à moyenne distance. Le commerce plus lointain était entre les mains d'autres marins que les utilisateurs de nos routiers (Arabes, Indiens, Européens). A quelle époque se rapportent les renseignements que nous donnent les routiers ? La mention de Majunga, et le rôle central que joue ce port dans les deuxième et troisième textes, indique évidemment que l'œuvre est postérieure à 1740, date (approximative) de la fondation de cette ville. On peut même penser que la date doit être plus récente encore, comme le laisse soupçonner le fait que la plupart des noms des lieux de Madagascar sont encore actuels. Quelques-uns de ces noms sont ceux d'échelles qui ont été fréquentées et ont eu leur période de célébrité au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, et qui ont perdu toute activité depuis, comme Anorotsangana, Ambavatoby, Baly, Marambitsy. Il est vrai aussi que d'autres semblent n'avoir jamais eu d'activité commerciale, et ne pouvaient donc servir que d'amers ou de refuges de fortune, comme Maromony ou Nosy Lava, sans parler de l'îlot de Kivônjy. Le rôle central de l'île de Mayotte dans la plupart des itinéraires (Mayotte est citée plus de 100 fois) peut renvoyer à l'époque où cette île était un nœud important des communications, sans doute aussi vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, quand les autorités françaises de Mayotte distribuaient largement les autorisations (plus ou moins de complaisance) qui permettaient de "franciser" les boutres... qui se livraient alors, sous la protection de pavillon français, à la traite des esclaves. A vrai dire ce ne sont là que des hypothèses, qu'il faudrait recouper à l'aide d'autres sources.

---

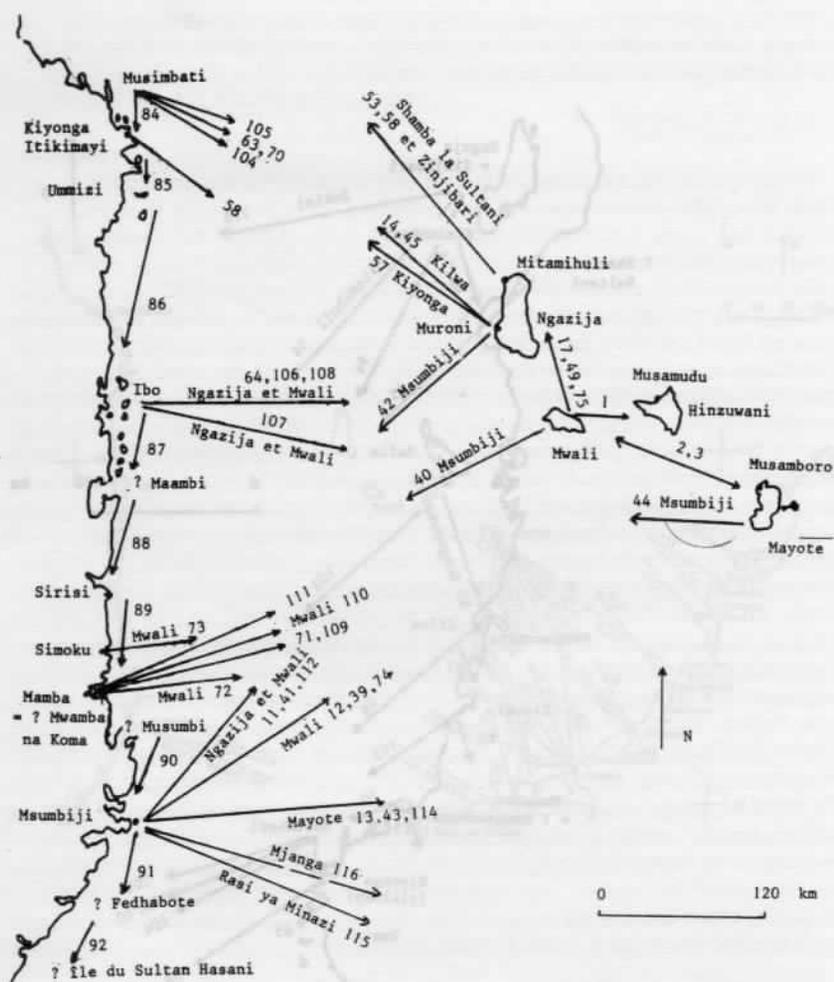
<sup>1</sup> Pour l'Afrique de l'Est : J. W. T. ALLEN *Arabic script for students of Swahili*, S.I., 1945, 78 p. (Supplement to *Tanganyika Notes and Records*, nov. 1945), et complément dans la même revue, 69, 1968. Pour les Comores : M. AHMED CHAMANGA et N. J. GUEUNIER "Recherches sur l'instrumentalisation du comorien : problèmes de graphie" *Asie du Sud-Est et Monde Insulindien*, 8 (3-4), 1977, pp. 45-77, et N. J. GUEUNIER "Un système d'écriture arabico-malgache à Mayotte (Comores)", dans la même revue, 12 (3-4), 1981, pp. 95-107; pour Madagascar : N. J. GUEUNIER "Le Monde est une mer par grandes marées..." *Etudes Océan Indien* (INALCO), 5, 1985, pp. 151-182.





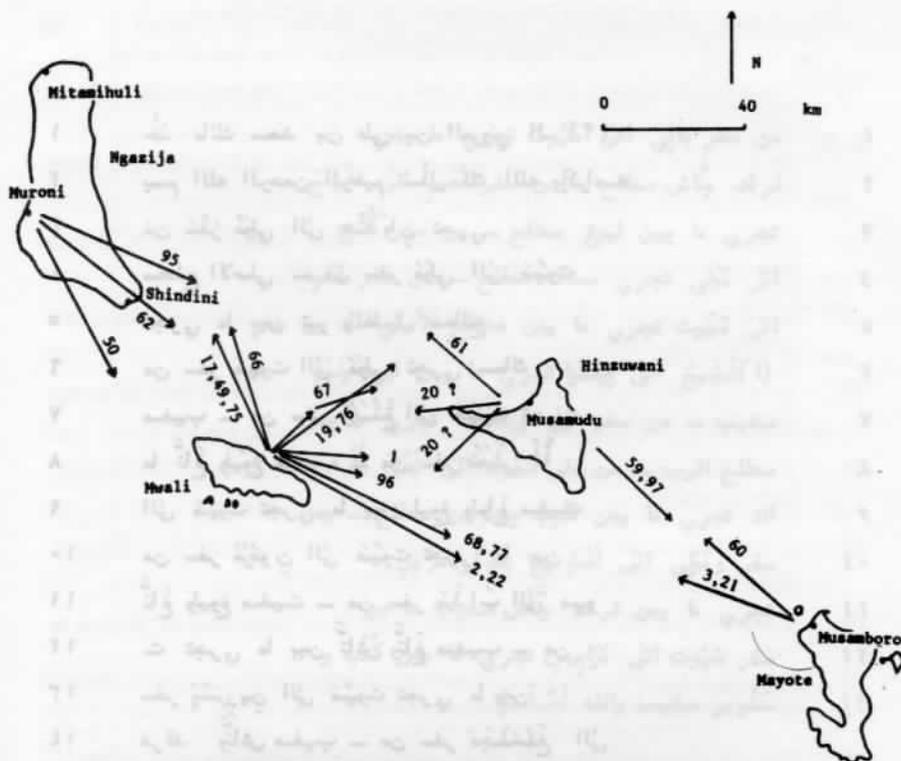
Carte 2. Routes de et vers la côte d'Afrique (Murima). Partie nord.

Lorsqu'il n'y a pas d'autre indication, tous les itinéraires vers les Comores visent la Grande Comore (Ngazija).



Carte 3. Routes de et vers la côte d'Afrique (Murima). Partie sud.

Lorsqu'il n'y a pas d'autre indication, tous les itinéraires vers les Comores visent la Grande Comore (Ngazija).



Carte 4. Routes entre les îles Comores (Masitwa).

## EDITION DES TEXTES

On trouvera dans les pages suivantes :

- le texte du routier de Ibn al-Murûnî (M), avec une traduction française et un commentaire détaillé,

- le texte du routier de M. Athumani bin Muhammad (AM), en reproduction photographique, avec une traduction française, mais seulement un minimum de notes; cette édition est critique, en ce sens qu'elle signale les variantes significatives rencontrées dans le routier de M. Houmadi Kombo (HK),

- une transcription en caractères latins des passages en swahili du ms. AM, puisque cette langue est aujourd'hui transcrite normalement en caractères latins; c'est un exemple intéressant du swahili utilisé jusqu'aux premières années du XX<sup>e</sup> siècle comme langue des contacts internationaux dans la région,

- des index des noms de lieux cités, d'après leurs formes swahilies figurant dans les mss., et d'après les formes officielles ou trouvées usuellement sur les cartes.

حَدِّ مَالِكِ سَعْدِ بْنِ عَلِيٍّ بْنِ الْمُرَوِّضِيِّ (؟)	١
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ نَسْأَلُكَ اللَّهُ بِإِكْرَامِهِ	٢
مَنْ سَفَرَ مُؤَلِّيَ الْإِلَى هِنْدُؤَانَ تَجْرِي	٣
مَطْلَعِ الْأَصْلِيِّ - مَنْ سَفَرَ مُؤَلِّيَ الْإِلَى مَهْيُوتِ	٤
تَجْرِي مَا بَيْنَ نَهْرِ وَالْفَلْهَيْلِ مَطْلَعِ	٥
مَنْ سَفَرَ مَهْيُوتِ الْإِلَى مُؤَلِّيَ تَجْرِي سَمَّاكَ	٦
مَضْيَبِ - مَنْ سَفَرَ رُؤْسُخَ الْإِلَى مَهْيُوتِ تَجْرِي	٧
مَا نَاعُ وَبُيُوعِ مَضْيَبِ - مَنْ سَفَرَ نَعْلَى قُمًّا	٨
الْإِلَى مَهْيُوتِ تَجْرِي مَا بَيْنَ لَبُيُوعِ وَبُيُوعِ مَضْيَبِ	٩
مَنْ سَفَرَ مَرْوُونَ الْإِلَى مَهْيُوتِ تَجْرِي مَا بَيْنَ	١٠
نَاعِ وَبُيُوعِ مَضْيَبِ - مَنْ سَفَرَ مَذَّابَ الْإِلَى مَهْيُوتِ	١١
تَجْرِي مَا بَيْنَ تَأَشِ وَنَاعِ مَضْيَبِ - مَنْ	١٢
سَفَرَ بَيْسَرِيَيْنِ الْإِلَى مَهْيُوتِ تَجْرِي مَا بَيْنَ	١٣
فَرْقَدِ وَتَأَشِ مَضْيَبِ - مَنْ سَفَرَ مَجَلْمَلِخَ الْإِلَى	١٤
مَهْيُوتِ تَجْرِي مَا بَيْنَ جَلْمِ وَفَرْقَدِ مَضْيَبِ	١٥

Texte arabe du routier d'Ibn al-Murûni, page A

من سفر بالري الى مَكْوَت تجري ما بين	١
فرقد وَتَاشِ مَطْلَح - من سفر مَصْبِ الى اَغْذِيحَ	٢
تجري ما بين ليوغ مَطْلَح - من سفر مُصَيِّ	٣
الى مَوَلِي تجري سَمَاك مَطْلَح - من سفر مُصَيِّ	٤
الى مَكْوَت تجري ما بين مَطْلَح الأَصْلِي - من سفر	٥
(١) اَغْذِيحَ الى قِيَسْتَوَا تجري ما بين ليوغ وَلُوغَ	٦
مغيب - من سفر الى رُوسْتُوفا تجري ما بين	٧
مَطْلَح اقرب - من سفر مَكْوَت الى نُجَلْ قَا	٨
اك تجري ما بين ثَقْرِب وَحَمْرِيَن مَطْلَح - ومن	٩
سفر وَمَكَلِي الى اَغْذِيحَ بِنْدَارِ مَرُونِ	١٠
تجري ما بين فرقد وَتَاشِ مغيب - من	١١
سفر مَكْوَت الى مَرَايِيَسِ تجري ما بين كُتْبِ و	١٢
سُنُوْبِرِ مغيب والله أَقْلَمُ	١٣

Texte arabe du routier d'Ibn al-Murūnī, page B