

La route des Indes orientales

Emmanuel Desclèves

| Vice-amiral (2S), de l'Académie de marine.

Il n'est pas inutile de se pencher un instant sur le rôle fondamental des transports maritimes dans ce que nous appelons la mondialisation. On connaît les chiffres : plus de 90 % des transports internationaux se font par voie maritime, mais au-delà de ce simple constat on a probablement du mal à imaginer ce que représente en réalité la principale voie du commerce mondial qui relie l'Europe et l'Extrême-Orient. Retour sur une histoire multimillénaire qui remet à sa juste place le rôle fondamental des archipels du Sud-Est asiatique dans l'interface entre les océans Indien et Pacifique.

Le cabotage

Le niveau de l'état de l'art de la construction navale tel qu'il peut s'apprécier sur la magnifique barque solaire de Khéops, laisse peu de doute sur l'aptitude des hommes à naviguer en mer depuis des temps très reculés. Vieux de quatre-mille-cinq-cents ans et construit en pin d'Alep, ce navire parfaitement conservé d'environ 43 mètres de long et de 45 tonnes de déplacement dénote une maîtrise remarquable de l'architecture navale et des techniques de construction dès cette haute époque. Et comment imaginer qu'un tel degré de perfection ne soit pas l'aboutissement de siècles d'expérimentations et de pratiques de navigation antérieures ?

La navigation maritime est donc pratiquée depuis des temps immémoriaux comme cela est attesté et connu depuis longtemps, mais les principales voies de communication utilisées depuis des millénaires sont des routes dites côtières, en ce sens que les navigateurs suivaient alors les rivages sans trop s'en éloigner.

Le plus souvent il s'agissait de petit cabotage, de traversées à vue dans lesquelles les escales successives étaient proches l'une de l'autre. Ainsi par exemple naviguaient les sémites Phéniciens du pays de Canaan, grands marins de l'antiquité méditerranéenne, lorsqu'ils appareillaient de Tyr vers Sidon, puis Berytus, Byblos et Tripolis, avec des étapes d'environ 50 à 100 kilomètres par jour.

Les marins d'alors suivaient la route côtière comme ils naviguaient sur les fleuves, quittant leur embouchure pour longer d'escale en escale une berge désormais unique, sans s'inquiéter de la position géographique de leur navire à chaque instant. Ils déroulaient simplement de port en port un routier ou périple linéaire,

à l'image d'un *road book* de rallye automobile ; ils ne se préoccupaient pas plus que les pilotes de voiture d'aujourd'hui de savoir où ils se situaient dans un espace cartographique à deux dimensions, dont la conception même leur était étrangère. Les cartes, y compris chinoises de ces époques reculées, illustrent bien ce principe de déroulement linéaire sans notion d'orientation par rapport à des points cardinaux, ni de référence en latitude ou longitude.

Les origines de la route des Indes orientales

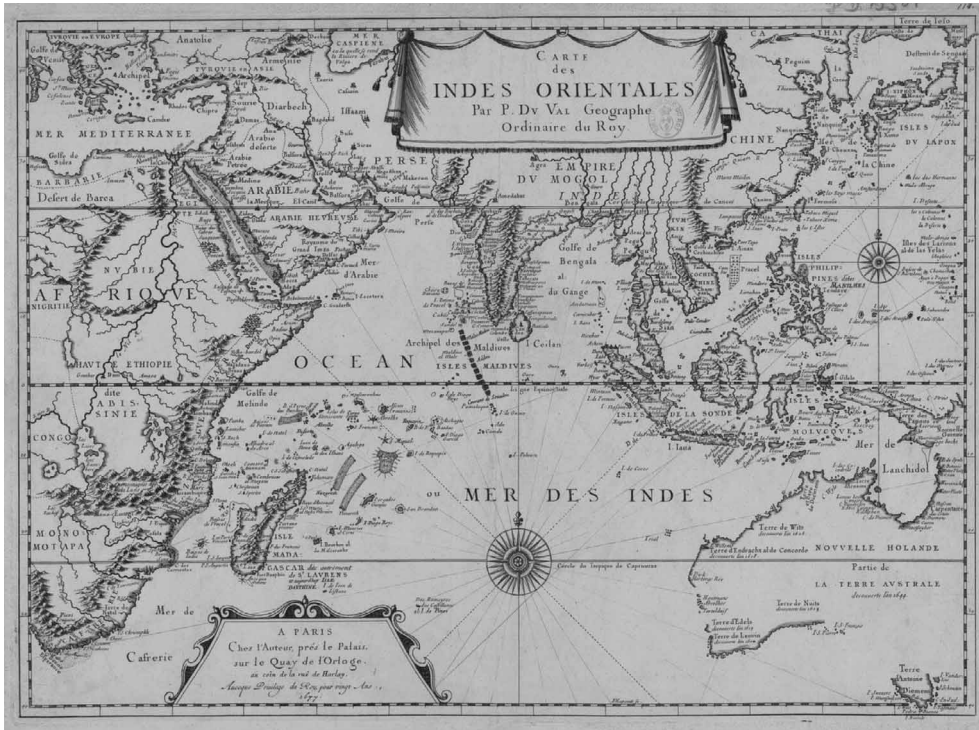
C'est ainsi que suivant naturellement le fil du Tigre et de l'Euphrate, les ancêtres des Mésopotamiens s'étaient peu à peu risqués dans ce golfe Persique d'eau de plus en plus saumâtre qui prolonge vers le sud-est la voie fluviale jusqu'à l'océan, là où les deux rives se séparent et divergent définitivement. D'une certaine façon on peut d'ailleurs regarder le détroit d'Ormuz comme la véritable embouchure de ces fleuves renommés sur l'océan Indien.

Leurs contemporains Indiens faisaient de même sur l'Indus ou le Gange, les Égyptiens sur le Nil puis la Méditerranée ou la mer Rouge, et les Asiatiques sur le Mékong, la rivière des Perles ou le Yang-Tsé.

À peine 600 milles de navigation côtière séparent Ormuz des bouches de l'Indus, d'où sortaient dès le troisième millénaire les produits de la civilisation pré-aryenne très évoluée dite de Sindhu (sites de Mohenjo-Daro et de Harappa). Cette partie nord de l'océan Indien était alors à juste titre nommée Sindhu Segar et non mer Érythrée ou Arabian Sea. Lieutenant d'Alexandre le Grand, le navigateur crétois Néarque emprunta cette route maritime ancienne lorsqu'il descendit l'Indus avec l'armée grecque embarquée sur des navires indiens qui rallièrent le fond du golfe Persique après cent-cinquante-quatre jours de navigation côtière, l'an 325 avant notre ère.

Les échanges commerciaux par voie fluviale et maritime se sont ainsi développés de proche en proche entre les grands centres des civilisations antiques, notamment celles de l'Asie et du Moyen-Orient, entre l'Égypte, la Mésopotamie, Sumer, l'Assyrie, la Perse puis les empires grec, romain et byzantin, avec l'Afrique, l'Inde, l'Insulinde et la Chine.

Déjà actives il y a au moins cinq mille ans, des routes maritimes très fréquentées reliaient donc ces pôles de civilisations différentes. Doté d'entrepôts souterrains, l'antique port égyptien de Ouadi-El-Jarf sur la mer Rouge était déjà utilisé à la fin du règne de Khéops il y a quatre-mille-six cents ans. La maîtrise des voies maritimes était l'objet de rivalités incessantes, voire de batailles navales comme celle qui opposa quatre galères égyptiennes à cinq galères indiennes, sculptées sur un bas-relief à Thèbes au XIV^e siècle avant notre ère. Ce sont des navires puissants d'environ 40 mètres de long à 22 paires d'avirons, portant chacun de l'ordre de 200 guerriers.



Pierre du Val, *Carte des Indes orientales*, 1677, Paris. Source Gallica.bnf.fr/BnF.

Vers la fin du deuxième millénaire avant notre ère, des textes égyptiens et hébreux ainsi que des sources phéniciennes évoquent déjà les importations de cannelle depuis les côtes africaines, Hérodote précisant que cette épice provient en fait de terres situées beaucoup plus à l'est. Un peu plus tard, Pline confirme que ce trafic est assuré par des flottes marchandes étrangères, qui savent même profiter des forts vents d'est en hiver pour traverser directement l'océan et accoster en Éthiopie.

En retour, les marchands sud-asiatiques embarquent des objets manufacturés et apprécient notamment les bijoux, parures et vêtements, ce commerce dépendant essentiellement des aléas de la mode féminine ajoute Pline. On sait désormais que des colonies malaises étaient déjà implantées avant notre ère à Madagascar et en Afrique (notamment de l'Est), qui vivaient du commerce maritime ⁽¹⁾.

La Bible (I Rois, X) parle d'expéditions régulières parties du fond du golfe d'Aqaba et armées par des marins phéniciens, rapportant à Salomon de l'argent, de l'ivoire, des singes, des paons, du bois de santal, des pierres précieuses : ce qui fait fortement penser à l'Asie plutôt qu'à l'Afrique.

⁽¹⁾ Les Malais avaient installé une colonie à Aden dès les premiers siècles de notre ère, après le déclin de l'empire égyptien.

Les pays méditerranéens et du Moyen-Orient, mais aussi les pays asiatiques connaissaient et utilisaient depuis des siècles le cuivre du Dhofar (Oman), l'encens de l'Hadramaout (Yémen), l'or d'Éthiopie et d'Ophir ainsi que l'ivoire, le bois et les esclaves en provenance d'Afrique. L'oliban, sève cristallisée de l'arbre à encens, se vendait plus cher que l'or. Les cités antiques en faisaient une grande consommation ; le seul temple de Baal à Babylone en achetait deux tonnes et demie chaque année et Néron fit brûler plus d'un an de production d'oliban en Arabie pour les obsèques de sa femme Poppée. À l'époque de la splendeur de Rome les richesses indiennes, malaises et chinoises affluaient déjà depuis longtemps en Méditerranée, et inversement.

Massalia et Phocée, Rome et Byzance, Damas et Bagdad, Jérusalem et Pétra, Tyr et Carthage, Suse et Ninive, Alexandrie et Thèbes, Eilat et Aden, Palmyre et Persépolis connaissaient le poivre et la cardamome de Malabar, la muscade et le clou de girofle (caryophyllon) des Moluques, l'or de Surate, les jades, laques et soieries de la Chine, les pierreries et perles de Taprobane (Ceylan), la nacre et les mousselines ⁽²⁾ du Bengale, les cotonnades de Coromandel, le camphre de Bornéo, l'indigo et le santal de l'Inde.

L'histoire rapporte que vers l'an 70 une vague de familles juives chassées de Jérusalem par Titus s'installe à Cochin sur la côte indienne de Malabar, où elles parviennent par voie de mer depuis le fond du golfe Persique. Cette première colonie sera complétée par d'autres émigrants fuyant les persécutions ultérieures, et utilisant cette voie maritime ancienne et déjà bien connue de ces commerçants avisés. L'apôtre Thomas l'avait empruntée en compagnie d'un disciple Parthe pour aller porter la bonne Nouvelle en Inde, puis en Chine.

Les routes de la soie

Les voies terrestres étaient également parcourues, notamment la fameuse Route de la soie ⁽³⁾, avec ses différents itinéraires de la Perse à la Chine, en passant par le pays des Parthes, l'austère Bactriane et la mystérieuse Scythie. Le franchissement des hautes montagnes du Pamir, de l'Hindu Kush et du Karakoram, des déserts glacés ou torrides du Taklamakan, mais aussi le passage toujours délicat et coûteux des multiples frontières et péages, constituaient cependant de sérieux handicaps pour les commerçants de tous horizons.

Marco Polo est probablement l'un des rares voyageurs européens à avoir parcouru entièrement cette route de plus de 7 000 kilomètres entre la Méditerranée et Xi'an en Chine, où se succédaient normalement plusieurs caravanes avec autant d'intermédiaires qu'il fallait rémunérer, sans compter les inévitables aléas liés au banditisme chronique, aux changements politiques, ainsi qu'aux maladies et accidents divers.

⁽²⁾ Déjà très appréciées des élégantes à Rome, qui les qualifiaient poétiquement de courants d'air tissés.

⁽³⁾ Ainsi nommée au XIX^e siècle par Ferdinand von Richtofen, géographe allemand.

Dromadaires d'Arabie ou chameaux de Bactriane, ces bien modestes vaisseaux du désert ne chargent chacun que quelques dizaines de kilos de marchandises. Dix à vingt animaux sont donc nécessaires pour une seule tonne de charge utile, de sorte que les grandes caravanes pouvaient comprendre plusieurs centaines de bêtes, représentant seulement la cargaison de quelques petits navires de charge. On retrouverait une image équivalente aujourd'hui en imaginant l'interminable convoi des dix à vingt mille camions semi-remorques qui seraient nécessaires au chargement d'un seul grand porte-conteneurs.

Loin d'être exempt de toute difficulté, la voie maritime offrait donc déjà d'indéniables avantages, notamment celui du tonnage transporté en un seul voyage. On peut d'ailleurs observer qu'elle ne fut jamais interrompue entre le Moyen et l'Extrême-Orient même pendant les années de protectionnisme exacerbé des grands empires, ou lors des périodes troublées qui bouleversèrent la totalité du paysage géopolitique mondial entre la fin de l'empire romain et le début du Moyen Âge.

Marchands et marins ont donc toujours navigué et commercé le long des côtes de l'océan Indien et jusqu'à la Chine, en passant par de nombreuses escales plus ou moins bien pourvues. Ainsi le fameux bouton de la fleur de giroflie des îles Moluques fut l'une des principales denrées recherchées par les Portugais et les Espagnols.

Les Malais les premiers en chargèrent leurs vaisseaux dans des temps très anciens pour les porter sur les côtes de Chine, du Japon, d'Afrique, d'Inde et de Perse. La route suivie entre les Moluques et la côte Est africaine passait par les détroits d'Insulinde (Bali, Lombok) et joignait directement le nord de Madagascar. Cette traversée de plein océan de 4 000 milles marins (plus de 7 000 kilomètres) est supérieure de 1 000 milles à celle effectuée par Christophe Colomb en 1492. Mais le girofle était déjà connu en Égypte du temps de Khéops et on en a retrouvé en Syrie datant de plus de trois-mille-sept-cents ans, ce qui atteste de la capacité des marins austronésiens de maîtriser la navigation hauturière, depuis au moins trois millénaires avant les Occidentaux.

Observons cependant que ces routes maritimes ne furent pas seulement commerciales. Elles servirent aussi de voies de pénétration et de diffusion de réalités immatérielles d'une importance considérable : langues, écriture, cultures, religions, modèles politiques.

Pratiques nautiques

Bien avant le premier millénaire précédant notre ère, les marins malais et indiens sur leurs « navires très perfectionnés »⁽⁴⁾ connaissaient le bénéfice que l'on peut tirer sur le plan nautique du régime de moussons d'été et d'hiver, et les

⁽⁴⁾ Témoignages du temps d'Alexandre le Grand.

voyages ont dès lors été rythmés par ces phénomènes météorologiques cycliques. Bien maîtrisés, ils permettaient des étapes plus longues, comme celles qui mènent directement de la sortie de la mer Rouge ou du golfe Persique vers la côte occidentale indienne, qu'il fallait atteindre avant la mousson d'été pour éviter les redoutables houles déferlantes sur les plages de Malabar. Le retour plus côtier et donc plus long s'effectuait en hiver.

Mais les intrépides navigateurs austronésiens n'hésitaient pas à profiter des forts vents d'est en plein hiver pour passer directement de la péninsule indonésienne à la côte africaine, où ils transmettaient probablement le relais à des marins phéniciens qui remontaient ensuite le long du littoral jusqu'en Égypte.

À Mysus Hormus sur la mer Rouge en l'an 25 avant Jésus-Christ, Strabon rapporte qu'il avait vu « jusqu'à 120 navires mettre à la voile pour l'Inde ». Le régime des moussons sévit en réalité tout au long de la route jusqu'au Japon et règle absolument toute la navigation des peuples riverains. Cet impératif météorologique s'imposait jusque dans les techniques de construction et de gréement des navires hauturiers, au travers même de leur extrême variété.

À Siraf ⁽⁵⁾ près d'Ormuz sur la côte perse du détroit, les Arabes, Perses, Juifs, Indiens, Malais et Chinois, traitent au IX^e siècle les affaires commerciales. C'est un port très actif ; il marque la limite du périple des vaisseaux indiens et chinois qui apportent directement leurs marchandises à l'intérieur même du golfe Persique. De Siraf on gagne Sur ou Sohar sur la côte omanaise puis on franchit en juin l'océan d'un seul trait jusqu'aux rives de Malabar ; un bon mois de traversée environ, avec un peu de chance quand même, pour quelque 1 000 milles. Cela correspond à peu près au plus grand trajet océanique connu dans notre histoire occidentale jusqu'à la Renaissance, équivalent à ceux des Scandinaves en Atlantique Nord, avant l'ouverture des grandes routes transatlantique et transpacifique.

De tels afflux de richesses avaient déjà suscité la convoitise de pirates, notamment dans les détroits incontournables de l'Insulinde (Malacca, Sonde, Lombok) ou en mer de Chine, mais aussi à Bahreïn (Dilmun), ou encore sur la côte de Malabar où ils étaient encore très redoutés des Portugais au XVII^e siècle. Il était également recommandé dans les instructions nautiques dès la fin du VIII^e siècle d'éviter de se trouver dans le cas de faire escale aux îles Andaman et Nicobar (au nord du détroit de Malacca), les populations locales étant réputées hostiles voire anthropophages.

⁽⁵⁾ Port perse anéanti par un séisme en 977.

Les puissances maritimes d'Extrême-Orient

Dès avant notre ère, de véritables empires maritimes austronésiens s'étaient constitués dans le Sud-Est asiatique ⁽⁶⁾. Ces États assurent et contrôlent les liaisons maritimes entre le sud de la Chine et une grande partie de l'Inde, notamment pour les biens précieux et les métaux. Un peu plus tard, « le Linyi, royaume fondé originellement au sud de l'actuel Viêt Nam par des populations d'origine malayo-polynésienne, prend son essor à la faveur de la chute des Han orientaux (220). Ce peuple de fameux navigateurs et de non moins fameux pirates, jouit d'une situation propice à l'extension des trafics maritimes dans toute la région » ⁽⁷⁾.

Les plus puissants étaient établis dans le sud et l'est de l'actuelle péninsule indochinoise : royaume de Funan avec le port d'Oceo sur le Mékong ; royaume de Champa sur la côte centrale de l'actuel Vietnam, qui durera jusqu'au XV^e siècle. D'autres ont été fondés sur la face est de la péninsule malaise : royaumes de Dunsun (isthme de Kra), Ligor et Langkasuka. Plus tardivement les riches sultans malais basés à Java (Borobudur) et surtout Sumatra (Sri Vijaya) contrôlaient tout le commerce maritime asiatique. Des textes chinois du III^e siècle évoquent des navires de commerce malais d'une longueur de plus de 50 mètres.

Du premier au XV^e siècle les Malais austronésiens ont largement dominé le trafic maritime sur les routes reliant la péninsule d'Arabie, l'Afrique de l'Est, Madagascar, l'Inde, l'Insulinde, la Chine, le Japon, ainsi que les grands archipels des Philippines, des Moluques (épices), de Bornéo et au-delà.

Des sculptures du temple de Borobudur représentent plusieurs navires de fort tonnage à double balancier ⁽⁸⁾ qui constituent un témoignage historique unique, puisqu'il s'agit de la plus ancienne représentation connue de navires austronésiens.

En l'an 945, un marchand arabe rapporte avoir vu une flotte de 1 000 navires malais embouquant le canal du Mozambique ⁽⁹⁾. Sous la dynastie Tang, le trajet Canton-Palembang (environ 1 700 milles) était parcouru sans escale avec des navires hauturiers chinois d'un tonnage que l'Europe ne connaîtra que bien des siècles plus tard.

En pleine expansion économique à partir du X^e siècle, la dynastie chinoise des Song du Sud, héritière des Cinq Dynasties et des Dix Royaumes, développe une politique maritime très ambitieuse, servie par des flottes de commerce et de guerre tout à fait considérables, bénéficiant de perfectionnements techniques tirés pour l'essentiel des flottes malaises concurrentes. Originaires du sud du Yang-Tsé

⁽⁶⁾ Mohd Arof Ishak : *The Malay Civilization*, 2007.

⁽⁷⁾ Cité par Jacques Dars : *La Marine chinoise du X^e au XIV^e siècle* ; Économica, 1992.

⁽⁸⁾ Datés du VIII^e ou IX^e siècle. En 2003, il a été construit une réplique utilisée pour reconstituer les navigations malaises à travers l'océan Indien. Cf. *Neptunia*, n° 248 (2007).

⁽⁹⁾ Arthur Morris Jones : *Africa & Indonesia*, 1964.

et ayant progressivement migré jusqu'à la péninsule indochinoise actuelle, des populations Tai prennent en partie le contrôle des États malais et notamment du puissant royaume de Chola (actuel Vietnam).

Les contacts de plus en plus fréquents avec l'Extrême-Orient familiarisent les marins austronésiens, indiens, persans et arabes avec l'aiguille aimantée appelée « montre-Sud » inventée par les Chinois ; à la fin du XI^e siècle, certains l'ont adoptée. De même l'astrolabe est déjà en usage en océan Indien bien avant l'arrivée des Portugais.

Les Arabes et la navigation

Ne montre pas la mer à un Arabe ni le désert à un homme de Sidon,
car tout autre est leur affaire (proverbe araméen).

Avec l'expansion de l'Islam, le contrôle commercial de la partie centrale de la route maritime en océan Indien a été progressivement et en partie assuré par des musulmans appartenant aux divers peuples riverains naturels de cet océan. Il est cependant tout à fait certain que la plupart des navires et des équipages sont restés très cosmopolites avec une forte majorité de Malais austronésiens et d'Indiens de Malabar ou de Coromandel, les Arabes n'ayant jamais eu la ressource humaine suffisante pour les remplacer.

Hier comme aujourd'hui, ces populations sud-asiatiques étaient considérablement plus nombreuses que celles rassemblées sous l'égide de Djeddah voire de Damas, de Bagdad ou du Caire, notamment le long des côtes indiennes, dans les archipels indonésiens et au sud de la Chine, indéniablement plus peuplés de marins que les déserts de la péninsule Arabique. Les populations des ports de l'océan Indien sont d'ailleurs très mélangées et colorées, y compris sur les côtes arabes du Yémen et d'Oman ainsi que dans le golfe Persique, marquant depuis des temps immémoriaux une forte influence austronésienne et indienne. À propos du port d'Aden dans les années 1330, le grand voyageur berbère Ibn Battûta note d'ailleurs sans ambiguïté : « C'est le port des Indiens et là viennent de grands navires de Kinbayat (Cambay), Kawlam (Quilon) et de maints autres ports des Malabars. »

La Chine impériale

À la tête d'une escadre impressionnante de plus de 200 très grands navires ⁽¹⁰⁾, l'amiral chinois Zheng He sillonna à son tour pacifiquement l'océan Indien et les mers de Chine et de Java, de 1405 à 1433, le long des routes traditionnelles reliant la mer Rouge, le golfe Persique et les côtes africaines, à l'Inde et l'Asie du Sud-Est.

⁽¹⁰⁾ Dont certains de plus de 100 mètres de long, dotés de cloisons étanches et de 9 mâts. Des fouilles récentes ont été entreprises sur les chantiers de construction de ces flottes sur le Yang-Tsé. On a en particulier retrouvé un aviron/gouvernail de 16 mètres de long ressemblant curieusement à ceux utilisés sur les grands catamarans polynésiens.

Cette remarquable démonstration de puissance navale qui précède d'un siècle l'arrivée des Portugais en océan Indien avait un double objectif : diplomatique (élargir l'espace des tributaires) et commercial. Paradoxalement, elle marque aussi le chant du cygne de la marine chinoise qui sera pratiquement démantelée par le nouvel empereur Ming après ces exploits.

Jusqu'à-là étrangers dans les espaces maritimes orientaux très fréquentés, les Européens allaient progressivement prendre le contrôle de ces routes anciennes et prospères.

Les Européens sur la route des Indes

Cette longue saga d'une voie maritime ininterrompue entre l'Europe et l'Asie explique en grande partie la rapidité avec laquelle les Portugais se sont implantés en océan Indien puis en Extrême-Orient au début du XVI^e siècle, en suivant les routes tracées déjà depuis des temps immémoriaux par leurs prédécesseurs austronésiens, indiens, phéniciens, arabes et chinois.

Après soixante-treize ans d'efforts considérables pour contourner l'Afrique ⁽¹¹⁾ sur une voie probablement inexplorée depuis les Phéniciens, Vasco de Gama guidé par un pilote indien ne met que vingt-deux jours pour rallier en 1498 Calicut d'Inde à partir de Mélinde sur la côte africaine de Mozambique. Quelques années suffisent aux Portugais pour conquérir par des moyens militaires inégalés la maîtrise des routes commerciales traditionnelles partant de la côte africaine, de la mer Rouge et du golfe Persique, vers les Indes et au-delà. Ils sont à Malacca et aux Moluques en 1512, à Canton dès 1516.

L'an 1557, « je m'embarquais à Goa ⁽¹²⁾ dans une jonque de mon bienfaiteur don Pedro de Faria, qui allait charger du poivre dans les ports de la Sonde. Nous arrivâmes à Malacca. Quatre vaisseaux indiens, qui entreprirent avec nous le voyage de la Chine, nous formèrent comme une escorte avec laquelle nous arrivâmes heureusement au port de Chincheu. Mais quoique les Portugais y exerçassent librement leur commerce, [...] les corsaires profitaient de ce désordre pour attaquer les vaisseaux marchands jusqu'au milieu des ports » ⁽¹³⁾.

Au XVI^e siècle, le port de Bantam dans l'île de Java tient tous les jours un grand marché qui « est le rendez-vous d'une infinité de marchands portugais, arabes, turcs, chinois, péguans, malais, bengalis guzarates, malabares, abyssins, et de toutes les régions des Indes » ⁽¹⁴⁾. Le royaume de Bantam est le plus riche de l'île

⁽¹¹⁾ La forme triangulaire du sud de l'Afrique, qui n'apparaît qu'à la fin du XV^e siècle sur les cartes européennes, se trouve déjà représentée sur une carte chinoise élaborée par Zhu Siben vers 1315. Cité par Jacques Dars.

⁽¹²⁾ Déclarée capitale des Indes portugaises en 1565, cette « Rome de l'Orient » était déjà plus peuplée que Lisbonne.

⁽¹³⁾ Fernao Mendes Pinto : *Voyages et aventures d'un Portugais*. De 1537 à 1558, cet aventurier portugais parcourut l'Extrême-Orient, de l'Inde à la Chine et au Japon en passant par Malacca et Bornéo. À cette époque, l'île de Macao n'avait pas encore été concédée aux Portugais, qui s'étaient pourtant déjà fait chasser de beaucoup de ports chinois.

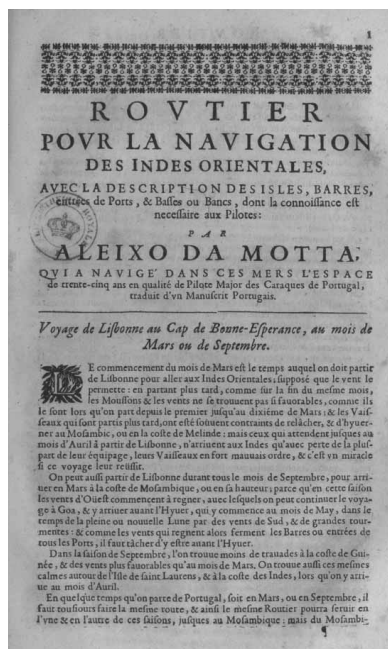
⁽¹⁴⁾ Jean-François de La Harpe : *Abrégé de l'Histoire générale des voyages*, Paris, 1820.

de Java. Les navires des Moluques y font relâche sur la route du retour. On ne peut mieux affirmer le caractère cosmopolite de ces citoyens du monde qui pratiquent de tout temps ces routes maritimes.

À cette époque, il faut environ huit mois pour aller de Lisbonne aux Philippines ou à Canton, mais de l'ordre de vingt-deux en moyenne pour en revenir avec des navires surchargés et fatigués. Les Portugais allaient eux-mêmes être supplantés sur cette route des Indes orientales de 12 000 milles par les Hollandais au début du XVII^e siècle, puis par les Anglais à partir de 1750.

Incidentement, on comprend mieux aussi, ancrée dans cette histoire très ancienne mais continue, l'étonnante harmonie des mélanges de populations des rives de l'océan Indien et du golfe Persique, habituées à commercer, naviguer et travailler ensemble sur mer comme dans les ports, depuis au moins cinq mille ans.

Premier vecteur historique du commerce mondial, la route maritime multimillénaire qui relie l'Europe à l'Asie en passant par les détroits de l'Insulinde est sillonnée annuellement par des dizaines de milliers de navires qui assurent aujourd'hui environ 30 % du commerce mondial. Hors celui de Malacca, les détroits indopacifiques sont également traversés par les très importants flux de matières premières en provenance d'Amérique du Sud, d'Afrique du Sud ainsi que d'Australie et de Nouvelle-Guinée. Cette région insulaire stratégique est la zone maritime la plus fréquentée au monde pour le trafic international. ♦



Mots-clés : détroits, Insulinde, cabotage, dromadaires.