

Dans les mailles du boutre L'unité culturelle swahilie sur un territoire maritime écartelé

LYDIE LABERRONDO

« Cet espace "en filet", ou réticulaire, n'a pas de centre, il crée un tissu souple, dont la structure est le maillage. Pour les îliens, la mer n'est pas une clôture, mais une route qui crée des effets d'archipels. Aucune île n'est alors vraiment isolée, chacune est l'interface d'une autre ».

Joël Bonnemaison, 1991.

LES SOCIÉTÉS MARITIMES SWAHILIES, COMORIENNES et malgaches sont marquées d'une triple empreinte indo-arabe, bantoue et austronésienne. Le boutre, qui est leur trait culturel commun, les réunit dans une même famille. Véhiculaire d'une identité maritime, il les a apparentées. Nées de la mer et par la mer, qui rythme leur vie et leurs activités, elles constituent une véritable civilisation du rivage. Il faut entendre par civilisation maritime swahilie (de *saouâhil*, singulier de *sahil*, la côte ou le rivage) des sociétés côtières, urbaines, imprégnées d'un islam maritime, unies par une même culture, marquées par l'autonomie politique, l'émiettement territorial et installées sur le littoral et dans les îles de la côte est-africaine sur un arc qui court de Socotra à Sofala, jusqu'aux marges du canal du Mozambique (archipel des Comores et côte ouest de Madagascar). La culture maritime swahilie est née dans les comptoirs de l'océan Indien, véritables

« mailles » d'un réseau de la maritimité caractérisé par l'insularité et de type réticulaire.

L'île comme horizon maritime

Un dimanche du mois de mai 1498, Vasco de Gama mouille à deux lieues au sud de Calicut. Il y envoie un messenger qui trouve deux Maures de Tunis. À sa vue, ils s'exclament alors : « *Au diable qui te tient, qui t'a amené ici ?* » (1). Calicut, plaque tournante du sud-ouest de l'Inde, fait partie d'un vaste réseau commercial réticulaire, qui s'étire de la côte orientale d'Afrique à la Chine, croissant de lune dans l'océan Indien.

1. Propos recueillis par Alvaro Velho, compagnon de Vasco de Gama. De ce que fit son pilote ce jour là, un marin arabe du nom d'Ibn Magid, nous ne savons rien. De l'épopée des Européens dans l'océan Indien, qui ne sera pas abordée ici, nous en savons un peu plus.

Pour un temps seulement, les Portugais se rendent maîtres de ce réseau. En construisant des comptoirs fortifiés (Ormuz, Malacca, Socotra, Goa), ils font le choix d'un empire maritime et côtier. Ils dominent les endroits où ils vivent. Sur la route des Indes, la côte orientale d'Afrique est un verrou. Leurs émissaires visitent Malindi et Kilwa et en 1505, le gouverneur de Goa, Don Francisco de Almeida, construit le fort de Sofala au Mozambique (Le Cour Grandmaison, 1998).

Sur la côte swahilie, leur hégémonie maritime rivalise avec celle des négociants arabomusulmans de toute origine riveraine de l'ouest de l'océan Indien. Hégémonie géographiquement fondée sur le contrôle des comptoirs insulaires situés en marge d'un continent, qui surveillent une frange littorale étroite où les échanges avec le continent, aire d'approvisionnement, se font en toute sécurité. Seule la côte Kerimba, au-delà du cap Delgado, reste sous la domination des Portugais jusqu'au XX^e siècle. L'empire maritime swahili ne s'en trouve point désorganisé car son territoire est insulaire. Par deux fois, les Portugais tentent de prendre l'îlot de Mombasa, séparé du continent par un cordon dunaire, premier mouillage sûr pour les boutres à l'issue d'une côte dépourvue de ressources et incertaine, à l'entrée d'un estuaire profond. Par deux fois, ils échouent. Dans ces ports insulaires de l'aire swahilie, les boutres hauturiers déchargeaient leurs marchandises, venus d'Inde, du golfe Persique et de la mer Rouge et les flottilles locales de caboteurs se chargeaient de les écouler vers le continent. Les îles, peuplées dès le VI^e siècle, étaient des pôles de négoce essentiels dans ce vaste empire marchand réticulaire. Depuis les temps les plus reculés, les îles étaient reliées entre elles par des chemins de mer qu'empruntaient les boutres sur un vaste territoire océanique.

Îles satellites (archipels de Lamu et de Zanzibar, Nosy Be), îles de relais maritime

montagneuses (Ngazidja, Anjouan, Mohéli), basses et érodées (Mayotte), toutes pourvues de chenaux d'embarcation naturellement protégés par des récifs frangeants ou des récifs barrières, elles offraient un excellent cadre à l'implantation de cités-États portuaires. Elles répondaient de surcroît à ce besoin contradictoire d'isolement et de liberté essentiels à l'échange et à son contrôle. Les sultanats successifs bâtirent leur fortune sur cette insularité, par les taxes et les droits de douanes.

Dès lors, la notion d'espace maritime est essentielle. Sa perception s'oppose à la vision continentale, qui en est presque inversée. L'île est l'expression de la maritimité. Son port, isolé du continent, n'a que des horizons maritimes. La notion d'hinterland, si importante à la géographie moderne portuaire, est étrangère à ces peuples de la mer et échappe à leurs préoccupations. L'île répond au besoin du voyage auquel s'ajoute la nécessité de l'échange. Au besoin de la navigation se surimpose celui du commerce.

De cette conception de l'espace, la culture maritime swahilie est imprégnée. Sa formidable capacité d'ouverture et d'échange nous rappelle qu'elle est née sur un espace étroit, en interface entre la terre et la mer. Le boutre est l'expression de cette culture, à la fois instrument des contacts et des échanges et métaphore de son identité. Il a contribué à sa naissance et à son épanouissement.

Un espace culturel réticulé

Le terme *boutre* n'a pas son équivalent en arabe. Dans l'espace culturel du boutre, qui s'étend de l'Inde à la région méridionale de l'océan Indien, les voiliers traditionnels portent des noms qui sont fonction de leur type particulier. Navires de charge à coque large, ventrus, à faible tirant d'eau et gréés d'une voile injustement appelée *latine*, les boutres sont les maîtres de l'océan Indien occidental. À des

distinctions d'ordre purement technique (charpente, gréement), s'ajoutent des distinctions d'ordre social et fonctionnel. Il en est ainsi des *baghlas* ou *baggalas* qui sont des « boutres arabes », c'est-à-dire exploités par des marins de la mer Rouge, spécialisés dans le commerce au long-cours ou encore des *jahazis*, « boutres swahilis », exploités par des marins de l'archipel de Lamu et spécialisés dans le cabotage inter-îles et côtier.

À ces types de navires s'associent des sociétés spécialisées dans un type d'activité maritime plus souvent complémentaire que concurrentielle. Sur la côte ouest de Madagascar, ces distinctions sont significatives : le terme *boutre* désigne aussi bien les boutres d'origine indo-musulmane, grésés d'une voile arabe, que les *goélettes* d'origine européenne, grées d'une voile aurique. L'origine des navires importe moins au regard des gens de mer que l'origine sociale de leur exploitation, c'est-à-dire du système socio-politique et économique auxquels ils sont associés. Ils distinguent les (boutres des musulmans de l'Inde), spécialisés dans le commerce à longue distance, des (boutres des *vezo* (2)), spécialisés dans le cabotage côtier.

Des migrations de dissidents politiques shiraziens édifient des sultanats dans les îles méridionales (archipel de Zanzibar, Kilwa Kisiwani, archipel des Comores), du transfert de la capitale dynastique omanaise vers Zanzibar, de l'installation de négociants de Surat en Inde à Madagascar, de tout cela le *boutre* garde la mémoire. Chargé de marchandises, il transportait aussi dans son ventre une culture, une identité et une idéologie résolument maritimes. Le *boutre* a permis la construction, dans l'aire swahilie, d'un *réseau culturel*

réticulé. Avec les pôles de négoce, ses centres de gravité se déplacèrent en nuage le long de la côte swahili. Certaines cités-États, telle que la mythique Shanga à Lamu ou Mombasa, qui contrôlaient cet empire marchand septentrional, cédèrent leur suprématie à d'autres, plus méridionales (Kilwa et Zanzibar). Un certain nombre d'entre elles ont simplement disparu avec leurs fondateurs.

À l'ouverture de la route des îles Mascariques, par le cap de Bonne-Espérance, le réseau méridional prend une certaine distance avec celui de la mer Rouge dont il était tantôt l'extension, tantôt le prolongement. En s'affirmant, il consacre l'émergence d'un espace régional. Si Zanzibar conserve sa prépondérance dans le commerce des boutres, sa centralité n'est qu'apparence. D'ailleurs viennent les marchandises et les négociants. Ailleurs vont les marchandises et les négociants. La tradition de l'échange prime celle du pouvoir. Le métissage est profond.

Sur ce territoire imaginaire organisé en réseaux, connecté par des chemins de mer, la culture maritime swahilie circule et s'enrichit d'apports constants. Dans les ports et dans les transactions, dans la construction des navires et dans la navigation, la langue swahilie s'impose et devient véhiculaire du commerce maritime des boutres sur la côte swahilie comme dans les ports à boutres des Comores (Moroni, Dzaoudzi, Domoni) et de Madagascar (Nosy Be, Mahajanga, Maintirano). Par elle se transmettent le vécu des gens de mer et bientôt, ses contradictions liées à son origine bantoue, c'est-à-dire continentale et terrienne.

Le territoire écartelé

L'empire omano-zanzibari tombe sous la tutelle britannique en 1890. Les sultanats swahilis insulaires, dont les intérêts économiques croissent, se ménagent une assise territoriale et désormais continentale. À l'apogée

2. Les *Vezo* forment un groupe culturel de l'ethnie Sakakava qui vit sur le littoral dans le Sud-Ouest de Madagascar. Peuple de la mer, il se consacre à la pêche et à la navigation de cabotage côtier.

de Zanzibar, c'est le réseau entier qui se disloque. Son horizon maritime se perd dans le regard continental que portent les négociants. Depuis quelques décennies, Bagamoyo a relayé Kilwa Kivinje dans la desserte des convois d'esclaves sur l'océan. La résidence du sultan de Zanzibar « dérive » sur le continent à Dari-Salaama, « lieu où l'on n'a plus rien à craindre » (Loire, 1993). Sur l'autre continent, à Madagascar, le trafic des ports continentaux supplante celui de Nosy Be, protectorat français. La côte est se spécialise dans le commerce maritime avec les Mascareignes et la côte ouest dans le trafic des boutres traditionnels swahilis.

Dans l'aire swahilie, l'avènement de la géographie portuaire moderne et son attribut, la notion d'hinterland, d'arrière-pays, sonne le glas du grand commerce des boutres. L'ouverture du canal de Suez en 1869, comme le partage colonial de l'Afrique orientale et des îles du sud-ouest de l'océan Indien confirment cette tendance. Au début du XX^e siècle, associés à l'histoire des esclaves et de la contrebande, les boutres sont pourchassés et par peur de représailles, tombent dans la clandestinité. Leur trafic se contracte peu à peu tandis que les grandes routes maritimes traditionnelles sont délaissées. Le bruit de claquement du vent dans les haubans se perd dans le ronronnement des vapeurs. Les flottes périssent dans l'archaïsme et l'oubli. Dans les territoires sous contrôle français, seuls les boutres « naturalisés » (3) conservent un semblant de dynamisme. Soumises à la culture spéculative durant la colonisation, les îles n'ont pas retrouvé leur vivacité économique. L'épanouissement de la culture maritime swahilie s'est interrompu tandis que le sentiment d'appartenir à la famille

3. Dans les archives d'outre-mer, on retrouve la trace d'actes de francisation des boutres. En naviguant sous pavillon français, ils sont plus à l'abri d'un contrôle systématique des douanes portuaires françaises. Certains boutres ainsi francisés, sont utilisés par des commerçants français pour s'adonner impunément à la contrebande.

des boutres de l'océan Indien se perpétue. Toutefois, si le trafic s'interrompt lentement au XX^e siècle, il ne disparaît pas.

Là où les vents ont facilité les échanges entre les peuples bordiers, les courants marins les ont pérennisés. Depuis l'Antiquité, de façon régulière et saisonnière, la mousson met en contact les peuples de l'océan Indien septentrional avec ceux de l'Afrique orientale. Elle est relayée à 10° de latitude Sud par l'alizé, qui soutient l'allure des voiliers jusqu'au Mozambique. Lieux de passage, les hommes ont privilégié la périphérie des aires maritimes, bordées d'îles favorables aux escales et à l'implantation maritime, qui ont élargi le champ des possibilités de contacts maritimes. Ces mêmes îles sont aujourd'hui marquées par l'isolement et par le phénomène de l'insularité. Certaines, comme Zanzibar ou Anjouan, tendent vers celui de l'insularisme. L'océan, devenu frontière, prolongement d'une ligne territoriale, en devenant un enjeu géopolitique et économique, a perdu son formidable rôle médiateur.

Sédentaire, le marin de boutre ne l'est pas car son territoire est maritime. Certains disent que la mer est leur champ de culture. Homme de voyages, de routes et d'échanges, sa *vocation maritime* survit à son espace d'épanouissement, à savoir l'océan, territoire aujourd'hui déposé. Malgré un inévitable confinement et repli sur soi, les sociétés maritimes de la région méridionale restent dynamiques. Des boutres sont toujours construits de façon traditionnelle sur les rivages des îles. Leur pratique du cabotage côtier et inter-îles est toujours actuelle tout comme l'est leur marginalisation par les autorités portuaires. Elles ont vu se succéder sur leurs rivages divers courants de civilisation et des hégémonies successives. Sur leurs boutres elles se sont adaptées aux changements, habituées aux coups de vent brusques et aux modifications de caps.

Dans les ports actuels de l'aire swahilie, les pontons et les ports des boutres subsistent, jouxtant les anciens palais des sultans. Les espaces portuaire et urbain étaient alors imbriqués. Ces vieilles cités sont devenues des hauts lieux du tourisme (Zanzibar, Lamu, Mombasa). À Mutsamudu (Anjouan), Moroni (Ngazidja), à Mahajanga ou à Sainte-Marie (Madagascar), ou encore à Socotra (Yémen), les boutres qui servent au transport de marchandises des navires mouillés sur rade vers les quais sont généralement équipés de moteur, mal adaptés à leur technologie. Mais la plupart d'entre eux n'ont toujours pour seule force motrice que le vent et pour existence le fret de marchandises. Ils utilisent les brises alternées de terre et de mer et les marées, de jusant et de flot, pour leurs sorties en mer.

L'océan est là, support mouvant de leur culture, face à eux. Le vent d'Hippalos promène son souffle saisonnier sur ses flots impulsés par les courants marins qui l'accompagnent. Pour que les contacts et les échanges reprennent, il suffirait d'une impulsion maritime, d'une volonté de produire et de vendre à l'intérieur de la région méridionale, d'une parti-

icipation plus poussée des États riverains. Le boutre attend, libre et patient, ce signe de reprise d'une vie maritime qui le restaurera dans sa dignité. La flotte constitue un potentiel non négligeable pour le commerce maritime régional. De son avenir, les vents se portent garants...

BIBLIOGRAPHIE

- Bonnemaison (J.), 1991. « Vivre dans une île, une approche de l'îlénité océanienne ». *L'Espace géographique*, n° 2.
- Guébourg (J. L.), 1997. *Permanence et mutation des activités littorales dans les îles musulmanes swahilies de l'océan Indien*. Communication du Colloque de Brest sur les îles et littoraux tropicaux.
- Laberrondo (L.), 1997. *Sociétés maritimes de la région méridionale de l'océan Indien, géographie et histoire des réseaux traditionnels de commerce*. Mémoire de DEA, université Paris-IV.
- Le Cour Grandmaison (C.), 1998. L'héritage arabe, XVIII^e et XIX^e siècle. In *Zanzibar aujourd'hui*. Karthala-IFRA, Nairobi-Paris.
- Loire (G.), 1993. *Gens de mer à Dar es-Salaam*. Karthala, Paris.

