

noms et le souvenir du légendaire unicomne qui ont fait adopter cette transcription chinoise pour le nom de la girafe. L'u final chinois, qui fait difficulté en phonétique, est ainsi expliqué par étymologie populaire.

Le nom de *tsou-la* dans la notice du *Tchou fan tche* consacrée à Berbéra, le port somali du golfe d'Aden, peut surprendre : on attendrait plutôt *k'i-lin* < *giri*. C'est que Tchao Jou-koua, l'auteur du texte chinois, tient ses informations de marins arabes qui lui ont donné le nom arabe de la girafe. A Aden, pays arabe, vivait et vit encore une colonie somalie très importante par le nombre. C'est du pays somali voisin que des girafes ont pu y être importées et il est naturel que Ma Houan ait recueilli à Aden le nom somali usité dans leur pays d'origine. De la relation de Ma Houan, *k'i-lin* est passé dans le *Si yang tchao kong tien lou* dont le *Ying yai cheng lan* est une des sources, et, postérieurement, dans le *Ming che*.

Gabriel FERRAND.

A PROPOS

D'UNE CARTE JAVANAISE DU XV^e SIÈCLE.

Les lettres d'Alfonse d'Albuquerque au roi de Portugal, Dom Manuel, nous sont connues grâce à l'Académie des Sciences de Lisbonne, qui avait chargé un de ses membres, M. Raymundo Antonio de Bulhão Pato, d'en assurer la publication. Le premier volume (in-4°, 1884) des *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, contient une lettre en date du 1^{er} avril 1513 qui se termine ainsi :

. . . Tambem vos vay hum pedaço de padram que se tirou dũa grande carta dum piloto de jaoa, a quall tinha ho cabo de bõaa esperança, portugall e a terra do brasyll, ho mar roxo e ho mar de persia.

as ilhas do cravo, a navegaçam dos chins e gores, com suas linhas e caminhos dereytos por omde as naos hiam, e ho sertam, quaees reynos confynavam huns cos outros : parece me, senhor, que foy melhor cousa que eu nunca vy, e voss alteza ouuera de folgar muyto de ha ver; tinha os nomes por lettra jaoa, e eu trazia jao que sabia ler e esprever: mamdo esse pedaço a voss alteza, que francisco rodriguez empramtou sobre a outra, domde voss alteza poderá ver verdadeiramente os chins domde vem e os gores, e as vossas naos ho caminho que am de fazer pera as ilhas do cravo, e as minas de ouro omde sam, e a ilha de jaoa e de bandam, de noz nozcada (*sic*) e maçãs, e a terra delrrey de syam, e asy ho cabo da terra de navegaçam dos chins, e asy pera omde volve, e como daly a diamte nam navegam : a carta principall se perdeo em froll de la mar : co piloto e com pero dalpoem pratiquey ho symtir desta carta, pera lá saberem dar Rezam a voss alteza; temde este pedaço de padram por cousa muyto certa e muyto sabida, porque e a mesma navegaçam por omde eles vam e vem : mingua lbe a arcepedego das ilhas que se chamam celate, que jazem antre jaoa e malaca . . .⁽¹⁾.

Je vous envoie également un fragment de document qui a été copié sur une grande carte faite par un pilote de Java, laquelle comprenait le cap de Bonne-Espérance, le Portugal, le pays du Brésil, la mer Rouge, la mer de Perse [— golfe Persique], les îles du Girofle⁽²⁾, les routes maritimes des Chinois et des Gores⁽³⁾, avec leurs lignes et chemins

⁽¹⁾ Cette longue lettre est reproduite aux pages 29-65, sous la rubrique *Carta IX*. D'après les premières lignes du dernier paragraphe (p. 64), Albuquerque la commença à Malaka qu'il avait quitté le 1^{er} décembre 1511, et la termina à Cochin où il se rendit après le naufrage du *Flor de la Mar*, sur la côte orientale de Sumatra. L'extrait qu'on en vient de lire, et dont j'ai reproduit le texte portugais en raison de son importance, est aux pages 64-65.

⁽²⁾ Les Moluques. Cf. Couro, *Da Asia*, éd. in-12, 1778, décade IV, liv. VII, chap. ix, p. 173 et suiv.; et Barros, *Da Asia*, décade III, liv. V, chap. v, p. 564 et suiv.

⁽³⁾ Gores est la forme portugaise du nom arabe de Formose : الغور *Al-Ghūr*, qui s'appelle également لِكِيُو *Likiwū*, dit le manuscrit 2292 du fonds arabe de la Bibliothèque Nationale, fol. 69 r^o, l. 9-13. *Likiwū* est la forme arabisée du chinois 流求 *Lieou-k'ieou* désignant le Nord de Formose (cf. *Chau Ju-kua*, trad. Hirth-Rockhill, Saint-Petersbourg, 1912, in-4^o, p. 162 et 163, note 1). On trouvera les textes portugais et arabes ayant trait à cette île à l'appendice I de l'article ci-dessus : *Malaka, le Malayu et Malayur*. (*Vide supra*, p. 126-133.)

directs par où passent les navires, et l'intérieur [de ces pays]. Ces royaumes étaient limitrophes les uns des autres. Il me semble, Seigneur, que c'est la chose la plus belle que j'aie jamais vue. Votre Altesse aura grand plaisir à la voir. Les noms y étaient écrits en caractères javanais et j'ai amené un Javanais qui sait lire et écrire pour me [l'expliquer]. J'envoie à Votre Altesse ce fragment que Francisco Rodriguez ⁽¹⁾ a copié sur l'autre [carte originale] et ainsi Votre Altesse pourra voir en réalité d'où viennent les Chinois et les Gores; la route qu'ont à suivre vos navires pour se rendre aux îles du Girofle; à l'endroit où sont les mines d'or; l'île de Java, de Banda, [qui est l'île] de la noix muscade et du macis⁽²⁾; le pays du roi de Siam; le cap du pays où naviguent les Chinois, le côté vers lequel il tourne et pourquoi ils ne vont pas plus loin⁽³⁾. La carte originale s'est perdue [dans le naufrage] du Flor de la Mar⁽⁴⁾. Avec le pilote⁽⁵⁾ et avec Pero d'Alpoym, je m'exerçai à com-

(1) « Francisco Rodriguez, disent les *Commentaires* d'Albuquerque (*Commentarios do Grande Afonso Dalboquerque, Capitão Geral que foi das Indias Orientaes em tempo do muito poderoso Rey D. Manuel, o primeiro deste nome*, éd. in-12 de 1774, t. III, p. 183), est un jeune homme qui a toujours servi dans l'Inde comme pilote. Il savait très bien faire un *padrão* (sorte de pilier aux armes du Portugal qu'on édifiait sur les terres nouvellement découvertes en marque de prise de possession) s'il le fallait; et c'était pour cette raison que Alphonse d'Albuquerque l'envoyait [comme pilote, avec d'autres, à la découverte des îles Moluques en novembre 1511]. » Le commandant en chef de l'expédition, composée de trois navires, était Antonio Dabreu.

(2) Barros (*Da Asia*, Décade III, liv. V, chap. vi, p. 585, réimpression de 1777) rapporte que tous les ans les Javanais et les Malais vont charger à Banda du girofle, de la noix [muscade] et du macis.

(3) La phrase n'est guère intelligible, mais on peut l'interpréter à coup sûr grâce à un passage de la Décade I de Barros (livre IX, chap. 1, p. 288, réimpression de 1777). L'historiographe portugais divise la côte maritime de l'Asie en neuf parties : «... la huitième partie [qui commence au grand fleuve appelé Menão = Menam du royaume de Sião = Siam] se termine à un cap remarquable, le plus oriental du continent que nous connaissons actuellement, et qui est presque au milieu de toute la région maritime du grand pays de Chine. Nous l'appelons «Cap de Liampo» du nom d'une ville illustre qui se trouve au coude du cap (*na volta delle*), et que les indigènes appellent Nimpo [= Ning-po] que nous avons corrompu en Liampo.» C'est donc du cap méridional du golfe de Hang-tcheou qu'il s'agit.

(4-5) (4) Ou *Flor de la Mar* = Fleur de la Mer. Après la prise de Malaka, le 25 juillet 1511, Albuquerque y séjourna pendant quelques mois pour organiser l'administration de cette nouvelle possession. Il s'embarqua le 1^{er} dé-

prendre cette carte pour pouvoir en parler à Votre Altesse en connaissance de cause. Ce fragment de document est une chose absolument authentique et très connue, parce que c'est [la carte marine indiquant] les routes maritimes mêmes par lesquelles ils [les javanais] vont [à un endroit] et en retournent. Il y manque l'archipel des îles qu'on appelle [îles du] Celate⁽¹⁾, qui sont situées entre Java et Malaka⁽²⁾.

Les documents portugais ayant trait à la période de la conquête de l'Inde sont nettement affirmatifs en ce qui concerne les anciennes navigations des Javanais. En voici quelques témoignages.

Le 1^{er} décembre 1511, Albuquerque quitte Malaka à destination de l'Inde avec une escadre de quatre navires,

dont une jonque qui avait été prise sur cette route, entièrement armée de Javanais, parmi lesquels se trouvaient de nombreux charpentiers, calfats et ouvriers mécaniciens que Alphonse d'Albuquerque tenait en grande estime parce que ces Javanais sont des hommes parfaitement [aptés] au métier de la mer (*grandes homens deste mister do mar*). Ils étaient au nombre d'environ soixante personnes, non compris les femmes et les enfants qu'ils ont l'habitude d'amener avec eux⁽³⁾.

En 1513, le roi de Djapara, à Java, appelé Pate Unuz [— Pati Unus] vint attaquer Malaka avec une flotte de quatre-vingt-dix navires à voiles et à rames, de toutes dimensions,

portant, dit-on, 12,000 hommes, avec beaucoup d'artillerie fabriquée à Java: car les [Javanais] sont d'excellents ouvriers fondeurs (*grandes homens de fundição*), de tous les travaux du fer et d'autres [métiers]

cembre 1511, sur le *Flor de la Mar*, commandé par Pero d'Alpoym, qui fit naufrage au large de Aru, l'ancien royaume de la côte orientale de Sumatra, à l'embouchure de la rivière Rëkan ou Rokan (*Commentarios*, t. III, chap. XLIII, p. 218 et suiv.; cf. également Gaspar CORREA, *Lendas da India*, éd. R. J. de Lima Felner, t. II, Lisbonne, 1860, in-4°, p. 268-270). —

⁽¹⁾ Francisco Rodriguez.

⁽²⁾ *Celate* est la graphie portugaise du malais *sělát*, «détroit».

⁽³⁾ Il est à désirer qu'un de nos confrères portugais veuille bien se donner la peine de rechercher si cette carte existe encore.

⁽⁴⁾ João de BARROS, *Da Asia*, Décade II, liv. VI, chap. VII, p. 108-109.

qu'ils ont appris de l'Inde *(e de todo sacramento de ferro, e outra que houveram da India)*¹⁾.

[Les Javanais], dit Couto, sont tous des hommes très exercés dans l'art de la navigation, au point qu'ils prétendent être les plus anciens navigateurs. Plusieurs, cependant, attribuent l'honneur [de sa découverte] aux Chinois et affirment que les Javanais l'ont apprise d'eux. Mais il est certain (*mas he certo*) que ceux-ci (les Javanais) ont autrefois navigué (*navegarem estes já*) jusqu'au cap de Bonne-Espérance et qu'ils ont été en communication avec la côte orientale de Madagascar (*na ilha de S. Lourenço da banda de fora*) où se trouvent de nombreux indigènes basanés et javanisés (*Javados*) qui disent descendre d'eux [des Javanais] (*que dizem procederem delles*)²⁾.

Ceux qui ont le plus anciennement découvert et peuplé ces îles [des Moluques], dit encore Couto, seraient, croit-on, les Chinois, parce qu'on les tient également pour les premiers inventeurs des navires et de l'art de la navigation, parmi tous les Orientaux. Certains prétendent que les Javanais en ont été les premiers découvreurs³⁾ et que les habitants des Moluques sont d'origine javanaise; mais il est plus certain (*mas o mais certo*) qu'ils sont d'origine chinoise. Les Chinois voyageant depuis de nombreuses centaines d'années (*muitas centenas de annos*) dans cette mer avec leurs jonques, abordèrent dans ces îles...³⁾.

Les Javanais auraient donc pratiqué la navigation et l'art

¹⁾ *Ibid.*, Décade II, liv. IX, chap. iv, p. 354-355.

²⁾ Diogo de Couto, *Da Asia*, Décade IV, liv. III, chap. 1, p. 169. Cf. également mon article *Les voyages des Javanais à Madagascar*, dans *Journal Asiatique*, mars-avril, 1910, p. 281-330. A la page 281, note 1, le renvoi à : *Da Asia* de Barros e Couto, Décade IV, etc., est à rectifier; c'est : *Da Asia* de Couto, qu'il faut lire.

³⁾ Le texte dit : «... porque tambem [os Chins] se tem pelos primeiros inventores das embarcações, e da arte de navegar de todos os do Oriente. Alguns tem pera si, que os Jaos as descubriram, e que os Malucos procedem delles.» *As descubriram*, «les découvrirent», peut s'appliquer aussi bien aux îles Moluques qu'à l'invention des navires et de l'art de la navigation : *ilha*, *embarcação* et *arte* sont également du féminin. En interprétant ce passage par le précédent qui est également de Couto, on peut entendre que *as descubriram* s'applique aux navires et à l'art de la navigation.

⁴⁾ Diogo de Couto, *Da Asia*, Décade IV, liv. VII, chap. ix, p. 173.

des constructions navales à haute époque. L'authenticité de cette tradition historique, recueillie par Couto au xvi^e siècle, nous est garantie par un texte chinois. Le *Heou han chou* qui porte sur les années 25-220, dit, en effet⁽¹⁾ :

La sixième année *yong-kien* (131 de notre ère) de l'empereur Chouen, le roi du 葉調 *Ye-tiao* [—Java] d'au-delà des frontières du Je-nan, 便 *Pien* [—Varman], envoya une ambassade [en Chine] offrir le tribut. L'empereur accorda à 調便 *Tiao-pien* [= Devavarman] un sceau d'or et un ruban violet².

Cette ambassade de 131 est un sûr témoignage que les Javanais avaient à cette époque une dynastie hindouisée ainsi que l'indique le nom sanskrit de leur souverain, et armaient déjà des navires permettant d'effectuer le voyage de Java à la côte de Chine.

Le manuscrit 2559 du fonds arabe de la Bibliothèque Nationale contient plusieurs traités nautiques de deux *mu'allim* ou -maîtres de navigation-, Šihab ad-din Aḥmad ibn Majid et Sulayman al-Mahri, dont le second nous est inconnu par ailleurs³. Celui-ci est l'auteur de trois traités nautiques dont l'un العدة المهرية est daté de 1511. Les deux autres كتاب شرح تحفة الفحول في المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر et كتاب تمهيد الاصول ne sont pas datés, mais ne peuvent pas être postérieurs à 1553⁴. Sulayman al-Mahri, qui a rédigé ces

⁽¹⁾ K. 116, p. 3 v^o-4 r^o.

⁽²⁾ Cf. pour ce texte, Paul PELLIOU, *Deux itinéraires de Chine en Inde à la fin du VIII^e siècle*, dans *Bull. École française d'Extrême-Orient*, t. IV, 1904, p. 266; et pour l'identification du nom royal, mon article *Ye-tiao, Sseu-tiao et Java*, dans *Journ. As.*, t. VIII, 1916, p. 530, note 2.

⁽³⁾ Sur ce manuscrit et le 2292 du même fonds, cf. mes *Relations de voyages et textes géographiques arabes, turks et persans relatifs à l'Extrême-Orient*, t. II, Paris, 1914, p. 485, note 2; et p. 660, note 2.

⁽⁴⁾ Ces trois ouvrages ont été utilisés par l'amiral turk Sidi 'Alī qui s'en procura un exemplaire pendant son séjour dans le golfe Persique en 1553. Voir la note précédente.

trois ouvrages pendant la première moitié du xvi^e siècle était ainsi un contemporain du Grand Albuquerque, de Barros et de Couto. L'extrait suivant du كتاب شرح تحفة الخول mentionne les Javanais parmi les « maîtres de navigation » réputés à cette époque :

Fol. 161 r^o, l. 6 et suiv. :

اتفق علماء البحر على تجزئة الدورة باثنين وثلاثين جزء أقول اتفق
معلمة البحر الهندي وهم العرب والهرا ميرة واهل الهند والشوليان
والزنوج (الزنوج. cod.) وكذا معلمة الغرب (العرب. cod.) كالمغاربة والفرج
(الفرج. cod.) والروميين علي تجزئة (تجزئة. cod.) الدور باثنين وثلاثين
جزأ واما اهل الصين والجاويين (الجاويين. cod.) وهم اهل الجزر الجنوبية
الحدز الحوبيات (cod.) فجزؤها باربعة وعشرين جزء وكذا اهل ارض
العجم كخراسان وما يليها من العجم

Les savants en science nautique sont d'accord pour diviser la circonférence [de la terre] en 32 parties.

Je dis que les *mu'allim* de la mer de l'Inde sont d'accord. Ces [*mu'allim*] sont les Arabes, les gens de Hormûz, les gens de l'Inde, les Cola et les Zanjs. Il en est de même pour les *mu'allim* de l'Occident, comme les Maghribins, les Francs et les Byzantins qui s'accordent pour diviser la circonférence [de la terre] en 32 parties. Quant aux Chinois et aux Javanais — ceux-ci sont les gens des îles du Sud —, ils divisent [la circonférence de la terre] en 24 parties. Il en est de même pour les gens des pays non arabes comme le Khorāsān et les pays non arabes qui l'avoisinent⁽¹⁾.

La citation précédente est intéressante à plus d'un titre. Parmi les *mu'allim* de la mer de l'Inde, Sulayman cite, comme

(1) Cette division de la circonférence de la terre en 32 parties doit s'entendre du point de vue nautique : il s'agit de la rose des vents qui est divisée en 32 rumb (en arabe *خر kharr*, plur. *اخران akhnan*) et il en est question dans la suite du texte.

on l'attendait, les Arabes et les gens de Hormūz. Il y joint « les gens de l'Inde », ce qui, dans la terminologie nautique de Sulaymān et de Ibn Mājid, désigne spécialement « les gens [de la côte occidentale] de l'Inde ».

En février 1511, Albuquerque se rend de Cochin à Malaka avec une flotte de 18 navires :

Lorsqu'ils arrivèrent à Ceylan, étant Est-Ouest par rapport à l'île de Sumātra, rapportent les *Commentarios*, ils aperçurent un navire. Albuquerque donna l'ordre de l'accoster et on le prit. Il se réjouit fort [d'apprendre] que c'était un navire [armé] avec des Gudjaratis, et il en conclut qu'il était dans la bonne voie, car les [Gudjaratis] connaissent beaucoup mieux cette route que toutes les autres nations, à cause du grand commerce qu'ils font dans ces pays [orientaux]⁽¹⁾.

Ce témoignage en faveur des Gudjaratis s'accorde avec celui de Sulaymān qui les mentionne parmi les *mu'allim* de l'Inde occidentale.

Nous n'étions pas habitués, autant que je sache, à considérer les Cola comme des marins consommés. Ce furent cependant d'intrépides navigateurs que les gens de la côte orientale de l'Inde. Je crois bien que Sulaymān, ainsi que Ibn Mājid, désigne sous le nom de *Cola* tous les Hindous de la côte orientale, en y comprenant les Kaliṅga auxquels est vraisemblablement due l'hindouisation à haute époque de l'Inde transgangétique et de l'Insulinde. En ce qui concerne spécialement les Cola, la célèbre inscription de Tanjore de 1050

(1) *Commentarios do Grande Afonso Dalboquerque*, t. III, chap. xiv, p. 70. Sur les Gudjaratis, *Hobson-Jobson* cite, sub verbo *Java*, cet extrait de la *Rā Mālā* (t. II, p. 83; p. 418 de l'éd. de 1878) :

It is a saying in Goozerat, —
Who goes to Java
Never returns.
If by chance he returns,
Then for two generations to live upon,
Money enough he brings back.

nous a conservé le souvenir d'une importante expédition maritime en Birmanie, dans la péninsule malaise et dans le Nord de Sumatra⁽¹⁾.

D'après Edrisi, « les Zanjs [de la côte orientale d'Afrique] n'ont point de navires dans lesquels ils puissent voyager⁽²⁾ ». Si cette affirmation doit être prise à la lettre — ce qui n'est point démontré —, elle n'est plus exacte au xvi^e siècle, puisque Sulaymān cite les Zanjs parmi « les maîtres de navigation » de l'océan Indien.

La mention des *mu'allim* maghribins, francs et byzantins montre que l'auteur connaissait l'existence des marines barbaresque, franque (c'est-à-dire italienne, française, espagnole et portugaise) et byzantine; celle des *mu'allim* chinois et javanais — son témoignage en ce qui concerne les marins de Java vient confirmer celui d'Albuquerque —, que les marines chinoise et javanaise lui étaient également connues.

J'ai intitulé cette courte note : *Une carte javanaise du xv^e siècle*, parce que, au dire d'Albuquerque, elle était « très connue, muyto sabida » en 1511. Il n'y a donc rien d'anormal à la faire remonter au siècle précédent. Elle pose un troublant problème, même si on ne veut retenir comme date que les premières années du xvi^e siècle. Comment un cartographe javanais a-t-il pu avoir eu connaissance à cette époque de la *terra do brasyll*, « le pays du Brésil »? C'est ce que je ne saurais dire. Mais voici un problème plus troublant encore. Le *mu'allim* Šihab ad-dīn Aḥmad ibn Mājid, qui vivait au xv^e siècle, a écrit plusieurs traités nautiques qui nous sont parvenus. L'un de ces traités, que nous a conservé le manuscrit 2292 du fonds arabe de la Bibliothèque Nationale, est intitulé : حاوية الاختصار في اصول علم البحر *Hāwiya* (réunion, condensation) de l'abrégé

(1) Cf. mes *Relations de voyages et textes géographiques*, t. II, p. 645-648 et 684-685.

(2) Cf. mes *Relations de voyages et textes géographiques*, t. I, p. 173.

des principes de la science nautique». C'est une *arjūzi* ou poème en vers du mètre *rajaz* qui a été écrite à Djulfār, en 'Omān, et qui est datée, vers la fin, *en toutes lettres*, du mois de dzu'l-hijja 866 = septembre 1462 (mil quatre cent soixante-deux). Dans un passage où il est question de l'île de Komr = Madagascar, se trouvent les deux vers suivants qui n'ont aucun rapport direct avec ce qui précède et ce qui suit :

Fol. 100 v°, l. 8-9 :

وقيل كان في قديم الدهر مراكب الافرنج تاتي القمر
ايضاً وياتون لبّر الزنج والهند نقلا عن ذوي الافرنج

On dit que, dans les temps anciens, les navires des Francs vinrent à Madagascar et vinrent également sur la côte des Zanjs et de l'Inde [occidentale], d'après ce que rapportent les Francs⁽¹⁾.

L'expression arabe *في قديم الدهر*, « dans les temps anciens », est malheureusement imprécise. Elle peut représenter aussi bien une période d'une centaine d'années que deux, trois siècles ou même davantage. Ibn Mājid, l'auteur de la *Hāwiya*, avait une culture assez étendue; il cite Aristote, Ptolémée et les grands géographes et compilateurs arabes tels que Ibn Hawkal, Mas'udi, Abulfida, Ibn al Wardi⁽²⁾. On peut donc, dans une certaine mesure, faire fond sur ses informations; mais, dans le cas présent, il ne me paraît pas possible d'évaluer en chiffres la formule qu'il a employée. On ne saurait le faire avec certitude, ni même avec quelque vraisemblance. La

(1) La *Hāwiya* est reproduite presque intégralement dans le manuscrit 2559. Les deux vers précédents figurent au folio 129 v°, l. 6-7, avec la variante *الزنجي* et *الافرنجي* pour le second vers, ce qui ne change rien au sens du passage.

(2) On trouvera dans le tome III de mes *Relations de voyages et textes géographiques*, un important extrait d'une des *Instructions nautiques* de Ibn Mājid et de Sulaymān al-Mahri.

seule interprétation convenable qu'on puisse donner de *في قديم الدهر* est « plus ou moins longtemps avant le milieu du xv^e siècle ».

D'après ce que nous savons de l'histoire des navigations au xv^e siècle, « Francs » qui désigne des Européens occidentaux, ne peut représenter que des Normands, des Portugais, des Italiens, des Espagnols ou des Basques. Ce sont les seuls marins d'Europe qui aient pu se rendre dans l'océan Indien antérieurement au voyage de Vasco de Gama.

Enfin, Ibn Mājid dit expressément qu'il rapporte une tradition et une tradition européenne : « On dit que . . . » et « d'après ce que rapportent les Francs » ; mais il l'a jugée digne de foi puisqu'il en fait mention dans un ouvrage destiné aux gens de mer. Il a donc enregistré une opinion répandue dans les cercles maritimes de l'Arabie méridionale où il vivait en 1462. Son père et son grand-père avaient été, comme lui-même, des *mu'allim* célèbres, auteurs d'*Instructions nautiques* sur la navigation dans la mer Rouge. Ces trois générations d'hommes, le grand-père, son fils et son petit-fils, ont voyagé pendant de longues années dans l'océan Indien occidental, la mer Rouge et le golfe Persique. Ibn Mājid écrivait en 1462 que, au sud de Sofāla, « la terre est interrompue et tourne vers le Nord-Ouest » (cf. fol. 64 r^o du manuscrit 2292 et surtout fol. 112 r^o) : qu'il existait un passage par lequel on pouvait se rendre en Méditerranée (cf. mêmes folios et suiv.). Il faut donc prendre très au sérieux la tradition qu'il rapporte. Qu'elle soit en contradiction avec les données historiques que nous possédons, ne doit pas la faire écarter *a priori*. En fait, le seul argument qu'on puisse lui opposer est que nous n'avons jamais eu connaissance encore d'un fait pareil ; mais c'est un argument médiocre. Dans ma communication orale à la Société, le 11 janvier 1918, j'ai montré que l'océan Indien et la mer de Chine occidentale étaient parcourus de bout en bout, il y a quelque

vingt siècles. Aux environs de notre ère, les marines indienne, chinoise, javanaise, cambodgienne étaient en pleine activité. Des Indonésiens occidentaux ont alors colonisé Madagascar; et ces marins extrême-orientaux étaient nombreux, car ils ont modifié le type somatique, culturel et linguistique des nègres Bantous qui peuplaient anciennement la grande île africaine⁽¹⁾. Tous ces faits sont attestés et on en fournira les témoignages dans un prochain travail où ils seront réunis et mis en lumière. L'histoire des navigation et commerce de l'Océan Indien à haute époque est entièrement à refaire avec cette orientation nouvelle des recherches et elle fournira une très belle page à l'histoire de l'humanité. L'Inde et l'Extrême-Orient ont une part beaucoup plus considérable que nous ne le supposons dans le développement de ce que nous appelons la civilisation, restreinte dans notre esprit à la civilisation d'origine gréco-latine. Mais c'est une grave erreur historique : d'autres peuples ont contribué au développement humain. L'Inde surtout mérite qu'on lui fasse justice à cet égard. Ce sont ses marins et marchands qui ont hindouisé l'Indochine et l'Indonésie et l'œuvre est assez belle pour qu'on rende à ses artisans anonymes l'hommage qui leur est dû. Considérées à ce point de vue, les navigations interocéaniques reprennent toute leur importance dans l'histoire du monde ancien; des relations insoupçonnées apparaissent et on est ainsi moins surpris de lire que des Francs connurent l'Océan Indien occidental au xiv^e siècle ou plus tôt encore et de voir le « pays du Brésil »⁽²⁾ inscrit sur une carte javanaise du xv^e siècle⁽³⁾.

Gabriel FERRAND.

(1) Cf. Gabriel FERRAND, *L'origine africaine des Malgaches*, dans *Journ. As.*, mai-juin 1908, p. 353-500; et *Essai de phonétique comparée du malais et des dialectes malgaches*, Paris, 1909, in-8°, p. 3-11 et suiv.

(2-3) Dans son *Vasco de Gama and his successors, 1460-1580* (Londres,