

# NOTES SUR LES ROUTES DE COMMERCE ORIENTALES

Par

ÖMER LÜTFİ BARKAN (*Istanbul*)

---

Le petit livre sur l'« Histoire de la civilisation Islamique » du grand savant russe, le regretté **W. Barthold**, vient d'être publié en turc, avec une longue préface et d'importantes adjonctions sous forme d'« Explications et rectifications » par le professeur **Fuad Köprülü**.

Comme ne l'ignorent pas les milieux compétents, ce petit livre tire moins sa valeur de la richesse du savoir qu'il contient, que du fait d'être une étude de la civilisation islamique dans ses rapports avec l'Histoire Turque, suivant les conceptions historiques modernes. Une Histoire de la civilisation musulmane étudiée de ce point de vue, sera précieuse non seulement aux lecteurs de toute catégorie cherchant à se renseigner, mais servira surtout à situer notre Histoire Nationale dans les cadres généraux de la culture.

Ce livre sera donc un guide utile pour la formation historique des nouvelles générations comme pour la préparation de nos jeunes historiens.

\*\*\*

Après ces quelques indications générales, nous arrivons à un point qui intéresse spécialement les économistes : En effet, parmi les idées contenues dans cet ouvrage et dans les notes qui y sont ajoutées, celles qui concernent le problème des grandes routes commerciales de l'Orient, sont très importantes. Il est naturellement certain qu'un problème d'une telle envergure, qui constitue l'un des points les plus controversés de l'Histoire économique turque et générale, ne peut être définitivement résolu dans ce petit livre ; nous pouvons toutefois signaler aux intéressés que ce problème est bien posé et éclairci sur certains points dans une note de **F. Köprülü** :

Le professeur **Barthold**, qui a l'habitude d'étudier l'Histoire non seulement dans sa structure interne mais aussi dans ses rapports avec

décadence du monde musulman. Pour lui, elles ne peuvent être attribuées à la vieillesse atteinte par cette civilisation, suivant une évolution naturelle ; de même qu'on ne peut reprocher aux porteurs de cette culture, Arabes, Iraniens et Turcs, d'avoir négligé d'en sauvegarder, par leurs efforts, la supériorité millénaire : les causes, donc, qui ont mis le monde musulman dans l'incapacité de concurrencer la Chrétienté sont d'ordre extérieur : économique, politique et géographique. En effet, nous voyons souvent dans l'Histoire ces mêmes facteurs présider au destin des civilisations. La civilisation islamique, qui était devenue un chef-d'œuvre en son genre, était forcée de d'incliner devant la supériorité d'une civilisation basée sur une toute autre mentalité et technique.

Parmi ces facteurs extérieurs, **Barthold** souligne l'importance de la découverte de la route des Indes par le Cap de Bonne Espérance, et la domination des Portugais dans l'Océan Indien ; il cite des essais de résistance : « Si le Sultan turc put expédier en 1538 une partie de sa flotte sur les côtes de l'Inde, cette entreprise une fois, échouée ne put être répétée. » (p. 136).

Sur ce point, le professeur **Köprülü**, voyant la nécessité d'apporter quelques précisions, ajoute une note de 12 pages (95) qui contient quelques sources inédites et constitue un bon exposé de l'état actuel du problème. Les idées de **F. Köprülü** peuvent être résumées comme suit : Parmi les préjugés turcophobes de certains savants occidentaux, qu'aucune recherche ne vérifie, nous trouvons l'idée suivante : la conquête de l'Empire ottoman ayant fermé la route traditionnelle continentale des Indes et causé la décadence de l'activité commerciale de l'Europe du XV<sup>e</sup> s., détermina la recherche d'une route maritime des Indes et, par conséquent, la découverte de l'Amérique. Suivant cette hypothèse, la prise d'Istanbul, la transformation en un lac turc de la Mer Noire, la domination ottomane en Méditerranée orientale et Egypte ayant rompu les relations commerciales entre l'Occident et l'Orient, les Européens furent forcés de chercher une nouvelle voie de commerce maritime [\*].

Selon **Fuad Köprülü** par contre, cette hypothèse est erronée et injustifiée : la diminution du courant commercial dans le Proche-Orient

---

[\*] *Thorold Rogers*, le fameux historien anglais de l'Economie est, à ce propos, à notre connaissance, l'un des premiers savants, et des plus radicaux. Voir : « *Interprétation économique de l'Histoire*, 1902, p. 21

après la conquête turque ne peut être imputée, comme on le prétend, au manque de compréhension des nouveaux occupants, quant à l'importance de ce trafic, mais découle de raisons indépendantes de leur volonté ; car doté d'une organisation administrative apte à encourager ces trafics, et à en apprécier les bienfaits, l'Empire Ottoman suivit durant les *XV<sup>e</sup>* et *XVI<sup>e</sup>* s. une politique commerciale propre à les développer [\*]. Et en effet, il est difficile d'imaginer comment, et pour quelles raisons, nuirait au commerce international un grand Etat civilisé, jouissant de la sécurité nécessaire sur les routes sillonnant et reliant les trois continents qui le composent ; avant la conquête, d'ailleurs, ces mêmes routes étaient déjà contrôlées par des Etats turcs possédant les mêmes traditions administratives et usant de méthodes pratiquement analogues. Les Ottomans n'introduisirent aucune modification susceptible d'être considérée comme nuisible ou révolutionnaire.

D'autre part, comme on peut facilement le prouver, la découverte des grandes voies maritimes est antérieure à la conquête ottomane [\*\*].

Le professeur **Köprülü** repousse également, comme suit, l'hypothèse émise par certains historiens, selon laquelle les importantes conséquences de la découverte de ces routes, n'auraient pas été immédiatement comprises en Europe et au Proche - Orient : Bien au contraire, la découverte de la route de Bonne Espérance vers la fin du *XV<sup>e</sup>* s. porta un coup terrible aux intérêts vénitiens, génois, et à ceux des sultans Mameluks d'Egypte, et leurs réactions ne tardèrent pas à se manifester. Ainsi, le sultan mameluk Kansuh, après avoir demandé l'aide puissante du sultan turc Bayazit II expédia, à plusieurs reprises, une escadre en Mer Rouge et dans l'Océan Indien pour lutter contre les Portugais, mais ces expéditions clandestinement

---

[\*] Le prof. *F. Köprülü* cite à ce propos le livre du prof. *Iorga* «Points de vue sur l'Histoire du commerce de l'Orient à l'époque moderne » (Paris 1924; p. 10-12). — Ainsi que le livre de *H. Gowen* sur l'«Histoire de l'Asie» (Paris 1929, p.99), dont l'auteur, tout en acceptant le fait de la diminution des relations entre l'Occident et l'Orient après la domination turque en Proche - Orient, souligne l'exagération de cette thèse.

[\*\*] Voir : *Mevlin M. Knight*, Histoire économique de l'Europe jusqu'à la fin du Moyen-Age. Paris 1930. n. 175.

encouragées par Venise, demeurèrent infructueuses [\*].

Déjà aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> s. l'influence de ce trafic sur la prospérité de l'Empire Mameluk était si bien reconnue que les Ilhanites, en lutte contre les sultans d'Égypte, montèrent une flotte dans le golfe de Bassorah et tentèrent de les défaire dans l'Océan Indien afin d'anéantir leur commerce avec les Indes et porter ainsi atteinte à la prospérité du pays [\*\*].

Résumons : L'arrivée en Europe d'un bâtiment portugais chargé de denrées précieuses et ayant fait pour la première fois le trajet par le Cap de Bonne Espérance, provoqua, à Venise, l'alarme et la surprise. La domination portugaise dans l'Océan Indien, ainsi prouvée, produisit le même effet sur les Égyptiens et les conduisit à prendre toutes les mesures en leur pouvoir pour la combattre ; cependant, les conséquences de ce coup, loin d'être immédiates, ne se manifestèrent que lentement en Égypte et en Syrie : En effet, selon **Fuat Köprülü**, le commerce maritime entre les ports du golfe de Bassorah et des Indes, comme le commerce continental par les caravanes, se maintint encore longtemps en activité : aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> s. même on peut encore observer en Iran et en Turquie, l'existence d'une classe de commerçants enrichis par ce trafic. Il en est de même pour les Vénitiens, dont la prépondérance commerciale en Méditerranée ne déclina que peu à peu.

Les Ottomans, de leur côté, s'inquiétèrent de la domination portugaise qu'ils tentèrent de combattre. Le rattachement de l'Égypte et de la Syrie à l'Empire Ottoman empêcha les Portugais de porter leur suprématie dans la Mer Rouge et sur les côtes de l'Arabie, mais ne put les gêner dans l'Océan Indien.

Les Ottomans se rendaient parfaitement compte de l'importance du commerce qui passait par leur territoire mais à l'époque qui nous occupe, plus rien ne pouvait être fait, car les Portugais étaient soli-

---

[\*] *N. Iorga*; op. cit., et *P. Masson*, Histoire du Commerce français dans le Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle, Paris, p. 287.

[\*\*] «Les détails sur les efforts des Mameluks se trouvent à l'article *Kansûh* de l'Encyclopédie de l'Islam de *M. Sobernheim*. A ces renseignements très incomplets *Saffet bey* ajoute son «Histoire des Pirates Orientaux» (*Tarihi Osmanî Encümeni Mecmuası*, No.24 p.1329). De plus *Ch. Schefer*: le voyage d'outre-mer de Jean Thenaud; Paris 1884, p. XLIV-LVI. — *Maslatrie*: Relation et commerce

1. *Basileus Constantinensis au Moyen-Âge*, Paris 1886.

dement établis sur leurs positions ; la route maritime directe était déjà tracée et bien gardée et avait prouvé sa supériorité économique : en effet, si aujourd'hui encore les transports maritimes et fluviaux se font à meilleur compte que les transports continentaux, l'avantage, à cette époque, était énorme, et les dirigeants de l'Empire ne pouvaient qu'assister, impuissants, à la désertion de leurs routes.

Ce fait était si bien connu qu'aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> s. qu'un grand vizir turc Sokollu Mehmed paşa, et même certains pays européens, voulurent mettre à jour l'ancien projet conçu du temps de Haruner-şid, de percer le canal de Suez et d'établir ainsi une route maritime.

Plus anciennement encore, on peut voir dans certaines archives vénitiennes que lors de la conquête de l'Égypte par Sélim I<sup>er</sup>, les Vénitiens, voulant renouveler leurs traités de commerce avec les Ottomans, avaient voulu charger leurs représentants de discuter ce projet du canal de Suez [\*].

La facilité et la réduction de frais que présentent les transports maritimes sont donc les véritables raisons de l'abandon des routes continentales et de l'établissement des routes maritimes.

**Köprülü**, ne se contentant pas de l'exemple de Sokollu, cite aussi des écrivains représentant l'opinion publique de leur temps, et prouve ainsi l'intérêt qu'éveillait cette question dans le monde ottoman. Ainsi, il écrit : « Dans son livre : l'Histoire de l'Inde Occidentale ou Nouvel Événement, écrit pour le sultan Murat III (1580), sur la découverte de l'Amérique, l'écrivain Emir Hassan-al-Su'ud, expose des idées très intéressantes et met en évidence la pression exercée sur le monde et le commerce musulmans par les Européens ; cependant ce commerce, aux importants profits, pourrait être facilement monopolisé par les Ottomans qui n'auraient qu'à constituer une flotte aux environs de Suez afin de déloger les Chrétiens de leurs Comptoirs des Indes, et d'acheminer les marchandises précieuses sur la capitale. Et pour arriver à ces fins, il conseille de percer le canal de Suez. »

Un autre auteur, Ömer Talib, écrit 45 ans plus tard sur le même sujet : « Les Européens envoient à présent leurs navires de tous côtés et apprennent à connaître tout l'univers. Ils s'emparent des principaux comptoirs ; auparavant les marchandises des Indes et de la

---

[\*] W. Heyd : Histoire du Commerce du Levant au moyen-âge. Vol. II, p. 552.

Chine venaient à Suez et, distribuées par les Musulmans, se répandaient dans le monde entier, tandis qu'aujourd'hui ces denrées prennent la route de l'Europe sur des bateaux portugais, hollandais, anglais — le superflu est réexporté dans les pays musulmans et vendu cinq fois son prix. Ils réalisent ainsi d'importants bénéfices ; voilà la cause de la diminution de l'argent dans les pays musulmans. Il faut que l'Empire Ottoman s'approprie les côtes du Yémen et les voies commerciales qui y passent, sinon, et dans peu de temps, les Européens étendront leur domination sur tous les pays musulmans. »

Ajoutons à ces exemples, le projet de Sokollu qui fit preuve d'une vaste largeur de vue en voulant relier la Mer Caspienne à la Mer Noire par l'intermédiaire d'un canal unissant le Don à la Volga ; mais ce projet, d'une grande importance aussi bien commerciale que politique et militaire, fut abandonné alors qu'il était en voie de réalisation.

Il ressort de tout ce qui précède que les dirigeants de l'Empire Ottoman, aussi bien que ses écrivains, n'ont jamais ignoré l'importance que présentait la possession de la route des Indes. Il est surprenant toutefois qu'un tel Empire n'ait pas rassemblé toutes ses forces pour porter un coup vital à la domination portugaise, se contentant de répondre de temps en temps à l'appel de quelques souverains des Indes, qui lui demandaient aide et protection et s'en tenant à des rencontres navales de faible importance. L'une des causes de cet état de choses est probablement l'impossibilité où se trouvait la puissante flotte ottomane de passer de la Méditerranée dans l'Océan Indien.

Le fait est que les sultans absorbés par leurs conquêtes d'Europe et d'Iran, négligèrent de combattre de façon définitive, dans leur métropole européenne, les puissances navales portugaises et espagnoles qui les défiaient dans l'Océan Indien.

Si nous ne connaissons pas les raisons de cette attitude, il nous est possible de prouver cependant que les Ottomans avaient pris en tous cas toutes sortes de mesures pour améliorer leur système douanier, établir l'ordre et la sécurité dans l'Empire, renouveler les traités de commerce avec les puissances voisines.

En effet, comme nous l'avons dit plus haut, il est, dans ces conditions, très difficile de concevoir comment et pour quelles raisons les Ottomans auraient pu demeurer indifférents au commerce international. Quant à l'habitude qu'avaient les sultans d'amener à Constantinople après leurs conquêtes d'Egypte et d'Iran, les représentants du commerce de la soie et des épices, elle ne constitue pas une

raison suffisante pour les accuser de vouloir détruire ce trafic, et s'explique par leur désir de le centraliser dans leur capitale, où ils pouvaient mieux le contrôler ; un simple examen des revenus douaniers permettait le contrôle de la densité du courant commercial et facilitait le choix des mesures à prendre.

\*\*\*

Nous voyons que le problème des routes commerciales de l'Orient, dont nous avons souligné l'importance pour l'histoire économique générale, est loin d'être résolu ; et qu'il n'est même pas encore posé d'une façon convenable, alors que l'étude de cette question, dans ses sources serait si utile à notre Histoire Nationale. On pourrait par exemple se poser les questions suivantes :

Comment l'Empire Ottoman se proposait-il d'exploiter ces routes de commerce ? Pourquoi n'a-t-il pas su en tirer profit ? A quel rythme l'abandon de ces routes s'est-il produit et quelles en ont été les conséquences ? Quelles sont les relations de ces phénomènes avec les autres événements politiques et sociaux de notre Histoire ?

Voilà toute une série de problèmes qui devraient être étudiés autant dans les archives de Turquie que dans celles des pays qui furent les agents de ce trafic.

Nous avons l'espoir que les archives turques qui gardent encore leurs secrets, soient riches en documents relatifs à ce sujet. Nous savons déjà que les archives du palais de Topkapu contiennent des lettres des souverains des Indes demandant aide et protection au sultan, ainsi que des rapports des fonctionnaires et commandants turcs qui, étudiant le problème sur place, en rendaient compte au pouvoir central. L'importance pour l'étude de cette question de cette catégorie de documents, est évidente. Certains règlements douaniers et ordonnances impériales existant dans nos archives sur les douanes concernant les pays arabes et syriens ont également une très grande valeur.

Nous pouvons donc conclure en constatant qu'un brillant avenir attend la science historique turque pour peu que nos jeunes historiens sachent profiter de ces possibilités d'investigation et apporter, dans l'étude de ce problème qui intéresse aussi bien notre Histoire Nationale que l'Histoire Mondiale, leur contribution, propre à faire triompher les points de vue turcs.