



and



DARSHAK ITIHAS NIDHI
A FOUNDATION FOR STUDIES IN HISTORY

EXHIBITION ON PORT TOWNS OF GUJARAT

CITÉS PORTUAIRES DU GUJARAT
CATALOGUE D'EXPOSITION



A l'occasion de l'inauguration de la nouvelle Alliance Française d'Ahmedabad
et de la Maison du Patrimoine.

Ahmedabad, Inde
6 avril 2013

Exhibition 'Port Towns of Gujarat': From Kachchh to Konkan

Venue: All iance Française d'Ahmedabad

Ahmedabad, India

6 - 13 April, 2013

Organised by

All iance Française d'Ahmedabad

Organised and installed by

Darshak Itihas Nidhi (DIN)

Collection from the exhibition put up by DIN at Daman on 14-15 and 16th of December, 2012
on the occasion of the International Symposium on 'Port Towns of Gujarat' sponsored by

TORRENT POWER LIMITED

HAZIRA LNG PVT. LTD.

ADANI PORTS AND SPECIAL ECONOMIC ZONE LIMITED

ALSTOM PROJECTS INDIA LTD.

BG INDIA

GUJARAT MINERAL DEVELOPMENT CORPORATION LIMITED

NAROTAM SEKHSARIA FOUNDATION

MICRO INKS LTD.

GUJARAT GAS COMPANY LTD.

Research and Collection by

Dr. Sara Keller

Catalogue Design and Printing by

"Lal ita", Baroda

Exposition 'Du Kachchh au Konkan : Les Cités Portuaires du Gujarat'

All iance Française d'Ahmedabad

6-13 avril 2013

Organisée par

All iance Française d'Ahmedabad

Commissionnée par

Darshak Itihas Nidhi (DIN), Baroda

Collection issue de l'exposition présentée par DIN à Daman les 14, 15 et 16 décembre 2012
à l'occasion du Symposium international 'Port Towns of Gujarat', financée par

TORRENT POWER LIMITED

HAZIRA LNG PVT. LTD.

ADANI PORTS AND SPECIAL ECONOMIC ZONE LIMITED

ALSTOM PROJECTS INDIA LTD.

BG INDIA

GUJARAT MINERAL DEVELOPMENT CORPORATION LIMITED

NAROTAM SEKHSARIA FOUNDATION

MICRO INKS LTD.

GUJARAT GAS COMPANY LTD.

Commissaire d'exposition

Dr. Sara Keller

Impression du catalogue

'Lal ita', Baroda

Title page : View of the port of Surat, c.1677-80 AD , © Khalili Collection

Couverture: Vue du port de Surat, vers 1677-80 , © Khalili Collection

'This kingdom of Guzerate is very great and possesses many towns and cities both along the coast and inland, and many seaports with much sea-trade, wherein dwell great merchants both Moors and Heathen'

(Duarte Barbosa, early 16th C, cited in Dames 2002, 108).

« Le royaume du Gujarat est très grand et possède de nombreuses villes et cités, à la fois le long de la côte et dans l'arrière pays, et de nombreux ports qui font grand commerce et où résident de grands marchands, musulmans et païens ».

Duarte Barbosa, début du XVIe siècle (cité par Dames 2002, 108).

The exhibition 'Port Towns of Gujarat' was created in the frame of the International Symposium on the same, organized by *Darshak Itihas Nidhi* (DIN) at Daman on 14-15-16 December, 2012. DIN is a not for profit organisation and a Baroda based foundation which promotes studies in history and has the ambition of creating an understanding of history in the society.

The exhibition aimed at creating a visual impression of the main port towns of Gujarat throughout ages. It presented for the first time in India maps, engravings and other archival documents conserved at the *Bibliothèque Nationale de France*, Paris and at other European institutions (mainly the British Library, London).

This collection of archival documents was completed by objects, conserved by DIN, and which are eloquent for the maritime and commercial history of Gujarat.

The *Alliance Française d'Ahmedabad* presents today the most beautiful items of the archival collection presented at Daman. The catalogue covers the entire original collection, the documents presented at the *Alliance Française* being notified by an asterisk (*).

For further information concerning the Baroda based foundation *Darshak Itihas Nidhi* and the Daman Symposium, we are inviting you to see the following link: <http://gujaratandthesea.info/> or to contact DIN at : dingujaratsea@gmail.com

L'exposition 'Du Kachchh au Konkan : Les Cités Portuaires du Gujarat' fut montée à l'occasion du Symposium international 'Port Towns of Gujarat', organisé par *Darshak Itihas Nidhi* (DIN) à Daman les 14, 15 et 16 décembre 2012. DIN, une ONG basée à Baroda, a pour objectif de soutenir les études en histoire, et souhaite rendre accessible au grand public les connaissances historiques et recherches récentes dans ce domaine.

Visant à créer une impression visuelle des principales cités portuaires gujaratis à travers l'histoire, l'exposition a présenté pour la première fois en Inde des cartes, des gravures et d'autres documents d'archives conservés à la Bibliothèque Nationale de France et au sein d'autres institutions européennes (notamment la British Library à Londres).

Cette collection de reproductions d'archives fut complétée par des objets conservés par DIN et relevant de l'histoire maritime et commerciale du Gujarat.

L'Alliance Française d'Ahmedabad met aujourd'hui en valeur les plus belles pièces de la collection d'archives présentées à Daman. Ce catalogue reprend l'ensemble de la collection originale, les documents présentés à l'Alliance Française d'Ahmedabad étant notifiés par un astérisque (*).

Pour davantage de renseignements concernant la fondation *Darshak Itihas Nidhi* et le symposium de Daman, nous vous invitons à consulter le site: <http://gujaratandthesea.info/> ou contacter DIN à l'adresse suivante : dingujaratsea@gmail.com

MAISON DU PATRIMOINE

The Indo-French collaborative project, lead collectively by the Municipality of Ahmedabad and a French team, involving fundamental work for the revival of the historic city centre of Ahmedabad terminated in 2005, without however creating a space that brings together all the work done. The visibility of these past actions is now absent and the links created are no longer active today.

The relations created with France for the protection and appreciation of the exceptional historic city centre still exist and could easily be renewed. The Ahmedabad Municipal Corporation wishes to develop projects with local and international partners based on this unique heritage of more than 12000 houses of architectural importance in the old city. The massive renovation program of the old city was developed until 2005 with a French team lead by architect Pierre Cadot and assisted by Sara Keller who since then lives in Baroda (120km from Ahmedabad) and teaches at the prestigious MS University.

The proposed structure aims at the logical continuation of these actions undertaken by France in the past.

In the future, within the context of expanding the work team (composed of French and Indian experts) and owing to the dynamic created by the presence of the *Maison du Patrimoine*/ Heritage Resource Centre we could develop collaborative research projects between Indian and French universities.

Le projet de coopération franco-indien pour la revitalisation du centre historique d'Ahmedabad a pris fin en 2005, après des actions de fond menées conjointement par la municipalité d'Ahmedabad et une équipe française, sans toutefois avoir pu mettre en œuvre un lieu rassemblant l'ensemble des travaux effectués. La visibilité des actions passées est ainsi absente et les liens créés ne sont à ce jour, plus actifs. Le lien avec la France pour la protection et la valorisation d'un centre ancien exceptionnel existe et pourrait être aisément réactivé. Avec plus de 12 000 maisons anciennes intra-muros, la municipalité d'Ahmedabad (Ahmedabad Municipal Corporation) souhaite s'appuyer sur ce patrimoine unique pour le développement d'actions avec ses partenaires locaux et internationaux.

Le programme massif de rénovation de la vieille ville a été développé jusqu'en 2005 avec une importante équipe française dirigée par l'architecte Pierre Cadot, assisté de Sara Keller, qui vit depuis à Baroda -120 km d'Ahmedabad- et enseigne à la prestigieuse MS University.

La structure proposée se veut le prolongement cohérent des actions entreprises par la France ces dernières années.

A plus long terme, dans le cadre d'une extension de l'équipe de travail (composée de français et d'indiens) et d'une dynamique établie de la Maison du Patrimoine / Centre de ressources, nous pourrions développer l'ensemble via des projets de recherche (universités françaises et indiennes, développement des cotutelles par exemple).



'PORT TOWNS OF GUJARAT': FROM KACHCHH TO KONKAN

by Dr. Sara Keller, curator

DU KACHCHH AU KONKAN : LES CITÉS PORTUAIRES DU GUJARAT

Sara Keller, commissaire d'exposition

In the backdrop of a fortress protecting a well planned city, multitude of ships and boats are bobbing on calm sea waters. Many a Mughal miniaturist, Dutch engraver or British painter depicted this scene, hinting at the wealth and harmony in the thriving port towns of Gujarat (see pict. 1 and 2).

These historical visual testimonies disclose a transcultural iconographic motives involved to portray the ports as safe places, flourishing trade centers and highly developed cultural hubs. Apart from that, these illustrations trace a connecting line between the ports from Kachchh to Konkan, and from medieval to modern period. In this picture, the small boats shoring on the sandy beach lying below the high city walls deserve our attention: they represent the nodal link between sea and land. Here, there are no jetties and large harbours like in the Mediterranean world where the land learnt to extend itself to reach the ocean. The Gujarati ports have plain shallow beaches, and the connection with the sea is not from the land but sea itself.

Without large built harbours, the port in Gujarat is after all a city. It is a complex urban structure located on the edge of the land and oriented in two directions: one face looking towards hinterland, another towards the sea and beyond.



1. "Gezigt op Suratte" (View of Surat). cf. Surat.7



2. Porbandar fort and harbour. "HH 10th May/73." cf. Porbandar.3

A l'arrière plan de la multitude de navires qui flottent sur des eaux calmes, d'épaisses murailles protègent une impressionnante cité. Voici la scène que capture le miniaturiste moghol, le graveur hollandais ou le peintre britannique pour rendre compte de la richesse et de l'harmonie des cités portuaires du Gujarat (fig. 1 et 2).

Ces témoignages historiques cachent des motifs iconographiques transculturels présentant les ports comme des cités sûres, des centres commerciaux prospères et des foyers culturels développés. Toutefois au-delà de ces aspects symboliques, ces illustrations tracent un fil rouge entre les différents ports situés sur le ruban côtier du Kachchh au Konkan, et de l'époque médiévale jusqu'aux temps modernes. Sur cette image, les petits vaisseaux accostés sur la plage de sable au pied des murailles mériteraient une attention particulière : ce sont eux, en effet, qui représentent le point d'articulation entre la terre et la mer. Ici, pas de quais comme dans le monde méditerranéen où, dès l'époque antique, la terre apprit à rejoindre l'océan. Les ports du Gujarat ont de larges plages à l'inclinaison très douce, et la connexion à la mer se fait par la mer.

Dépourvu de quais et d'infrastructures portuaires conséquentes, le port gujarati est avant tout une cité, un site urbain complexe, développé à la frontière de la terre et orienté à la fois vers l'arrière pays et vers l'autre mer.

Port towns of Gujarat, beyond the variety of their topographical, architectural and functional situations, share more than a common urban littoral scene. They impose themselves as complex but coherent structures, with glimpses of effervescence and harmony.

Ethnologists and social historians have underlined the diversity of their social components: Buddhist monasteries played an important role in Vallabhi and Bharuch during the early medieval period, Muslim Arab traders started settling from the 11-12th century onwards in Gogha, Bhadreswar, Mangrol, Veraval, Diu, Jaffrabad and other ports of the Saurashtra coast, Zoroastrians from Khorasan found refuge in Sanjan during the 10th century, Sufi and Persian scholars reached the Gujarat Sultanate through Cambay and Surat, Portuguese followed by other Europeans merchants were seen in Diu, Gogha, Cambay, Bharuch, Surat and all other main port towns of Gujarat from the 16th century onwards.

The Gujarati *bandaro* were known for their cosmopolitanism, where the broker and the merchant had an essential articulation role to play between the local merchant, the foreign trader, the craftsman, the money changer, and the tax officer (see pict. 3 and 4).

Au-delà de leurs disparités topographiques, architecturales et fonctionnelles, les ports du Gujarat partagent une identité qui dépasse largement le simple portrait urbain littoral. Ils apparaissent comme des structures complexes mais cohérentes, toutes marquées d'effervescence et d'une certaine harmonie.

Ethnologues, sociologues et historiens ont mis en évidence la diversité de leurs composants sociaux: les monastères bouddhiques jouèrent un rôle essentiel à Vallabhi et Bharuch à l'époque médiévale ; des marchands arabes s'établirent à partir du XIe et XIIe siècles à Gogha, Bhadreshwar, Mangrol, Veraval, Diu, Jaffrabad et au sein d'autres ports du Saurashtra ; des Zoroastriens du Khorasan émigrèrent à Sanjan au Xe siècle; soufis et érudits persans arrivèrent au Sultanat du Gujarat par les ports de Cambay et Surat ; les portugais suivis d'autres marchands européens étaient présents à Diu, Gogha, Cambay, Bharuch, Surat et dans d'autres ports du golfe de Cambay à partir du XVIe siècle.

Les 'bandharo' (ou 'ports' en gujarati) étaient connus pour leur caractère cosmopolite, marqué par un système socio-économique original où le courtier et le marchand jouaient un rôle médiateur décisif entre l'artisan, le commerçant local, le changeur, le facteur, l'officier des douanes et octrois, et l'armateur (fig. 3 et 4).



3. Portrait of a European. cf. Society.5



4. "A Parsee Duster (priest)". cf. Society.7



5. Saudagiri Sari. cf. Exhibits.1

The Gujarati port town was all together a safe harbour where ships could anchor far from the tumult of an agitated gulf and continuous political conflicts, and a dynamic trade center gathering merchants and their goods from the close hinterland as well as from the far overseas. It was also an active industrial hub and a production center for plain, printed and woven cotton fabrics, manufactured luxury objects, beads, carved stone or eatables (see pict. 5). The city was also a partly self regulating political unit, capable of surviving external political crisis.

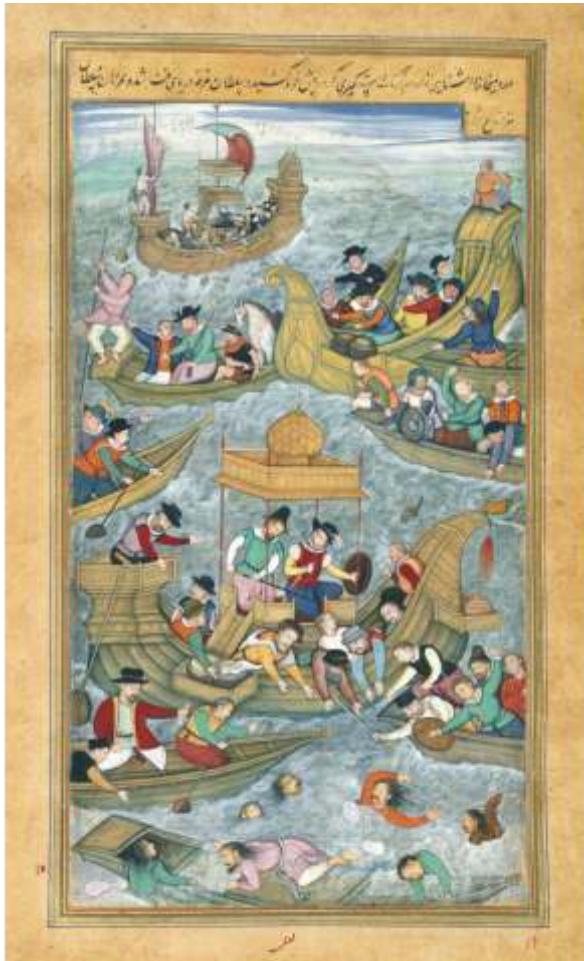
Port towns of Gujarat also experienced the vagaries of time enduring geological shifts, community frictions, regional conflicts and extra national clashes (see pict. 6) Archaeological studies testify geomorphological changes which deeply affected the activity of Harappan towns, and later the ports of the Gulf of Cambay.

Local and foreign historians recorded repeated destructions of some sea towns of the Saurashtra coast and the Gulf of Cambay, first by Arab's raids during the 8th-11th century, then by Portuguese navy during the 15th and 16th century. The same cities also witnessed intra muros conflicts, either in terms of community encounters, military treachery or political fights.

Le port du Gujarat était à la fois un port sûr où les navires pouvaient mouiller loin des tumultes des courants sous-marins du golfe et des conflits politiques incessants, et un centre commercial dynamique attirant marchands et produits de l'arrière pays comme de l'autre mer lointain. Le port était aussi un centre industriel actif où étaient produits toiles et cotonnades, bijoux et objets de luxe, perles, denrées alimentaires, et sculptures et pierres gravées (fig.5). La cité présentait également une unité politique en partie indépendante, capable de survivre aux crises politiques du pouvoir central.

Les ports du Gujarat surent aussi surmonter les caprices du temps, endurant transformations géologiques, tensions sociales, conflits régionaux et internationaux (fig. 6). Les études archéologiques mirent en évidence que de profonds changements géomorphologiques eurent de lourdes conséquences pour l'activité des cités harappéennes, et plus tard pour les ports du golfe de Cambay.

Historiens locaux et voyageurs étrangers firent le récit de destructions et de pillages répétés qui mirent à mal les ports du Saurashtra et du golfe de Cambay, tout d'abord lors des raids arabes du VIII^e au XI^e siècle, puis lors des destructions par la marine portugaise aux X^e et XVI^e siècles. Les mêmes cités résistèrent aux crises internes, que ce soit en termes de tensions communautaires, de trahisons militaires ou de conflits politiques.



6. Death of Sultan Bahadur in front of Diu, 1537. cf. *Diu.2*

In spite of these successive crisis, most of the ports were rebuilt (Ghogha was reconstructed thrice within less than a century in the course of Portuguese aggressions), and port cities kept their unity in terms of urban structure, as well as in terms of global maritime network. The reasons of such a strong bond could be sought in multiple factors. One of them results from the adaptation and integration capacity of the locals, who could prove, throughout centuries, their capability of incorporating new social and cultural elements without losing their global coherence. The same entrepreneurship and a certain open-mindness which allowed them to cross the ocean, gave them the capacity to gather ideas and individuals of various horizons.

Secondly the coastal settlements from Kachchh, Saurashtra and the Gulf of Cambay formed a united network of cities linked by a dense maritime route network capable to cross regional distances in a relatively short time.

For simple topographical reasons, reaching central Gujarat from the western India coast required to cross an infinite number of rivers, some of them being throughout the year wider as a kilometre (such as the Narmada, see pict. 7). The same journey on the sea side would need a good local sailor, but it could be done without any transfer of goods.

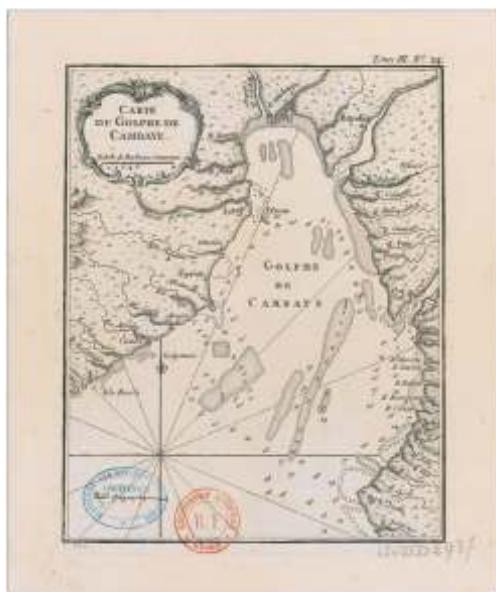
La majorité des ports surent dépasser ces crises successives (Gogha fut ainsi reconstruit trois fois en moins d'un siècle suite aux agressions portugaises), et les cités portuaires surent conserver l'unité des structures urbaines, les interactions sociales, ainsi que les réseaux maritimes globaux. Les raisons d'une telle cohérence font intervenir des facteurs multiples.

L'un d'eux réside dans la capacité d'adaptation et d'intégration des locaux qui prouvérent, au cours des siècles, leur aisance à incorporer de nouveaux éléments sociaux et culturels sans perdre ni leur identité, ni une certaine unité. Le même esprit d'entreprise, doublé d'une bonne capacité d'adaptation leur facilitèrent la traversée des océans, et leur permirent de rassembler des idées et individus venant de différents horizons.

D'autre part les sites littoraux du Kachchh, du Saurashtra et du Golfe de Cambay forment un réseau dense de cités unifiées par une multitude de routes maritimes permettant d'atteindre rapidement toutes les destinations régionales. Pour de simples raisons topographiques, un marchand souhaitant atteindre la capitale du Gujarat depuis la côte indienne occidentale devait traverser un nombre interminable de rivières et de fleuves dont la largeur pouvait atteindre un kilomètre (ce qui est le cas par exemple de la Narmada, fig.7). Le même voyage par la mer exigeait d'être guidé par un bon marin local qui connaisse les dangers du golfe, mais cela évitait les transbordements multiples.



7. "Baroche Purgunnhas". cf. Bharuch.4



8."Carte du Golphe de Cambaye". cf. Ghogha.2

Cartographical documents clearly speak for a maritime perception of the region: The gulf is shown as a space marked with obstacles (underwater cliffs, dunes and water currents), and routes traced in safe zones (see pict. 8). These routes connect coastal settlements of various sizes and functions, and are organised around a leading port town, alternately Bharuch, Cambay, Surat and later Bombay. The economical and political radiation of this port capable of linking regional and extraregional maritime networks defines the maritime Gujarati map. This connectivity might be understood as one of the reasons of a certain social, cultural and political unity which allows us today to speak about "Port Towns of Gujarat". Though a detailed historical perspective would certainly require a revision of this concept (for a more adequate "Port towns of the Gulf of Cambay and Kachchh"), historical studies have shown that the port towns from Kachchh to Konkan grew together, and present, a certain social, cultural and architectural unity.

Les documents cartographiques pré-modernes mettent clairement en évidence une perception maritime de la région : le golfe est représenté comme un espace marqué d'obstacles (récifs et courants sous marins, dunes et bancs de sable), et de routes tracées dans les zones sûres (fig.8). Ces routes relient des cités et peuplements littoraux de différentes tailles et fonctions, et sont organisées autour d'un port central, un rôle qui fut successivement joué par Bharuch, Cambay, Surat, et, à partir de l'époque industrielle, Bombay. La carte maritime du Gujarat est définie par ce port dominant dont le rayonnement économique et politique permettait de lier les réseaux régionaux et extra régionaux. Cette connectivité pourrait être l'élément fondamental d'une unité sociale, culturelle et politique qui justifie le concept de 'Ports du Gujarat' (bien qu'il serait plus juste, historiquement, de parler des 'ports du golfe de Cambay et du Kachchh'). Géographiquement, socialement, et économiquement, les cités portuaires allant du Kachchh au Konkan ont su démontrer que la cohérence de leur développement était construite sur une certaine unité sociale, culturelle et architecturale.

Medieval manuscripts, sailors reports and travellers sketches and drawings offer us a precious visual account of the major coastal settlements of Gujarat. With the following selection we are proposing you to go on a journey along the littoral of Kachchh, Saurashtra and the Gulf of Cambay.

The selection of ports presented here does not claim to be indicative for the importance of the represented sites. It is based on the number of historical manuscripts conserved and identified in various institutions. This short presentation is largely influenced by the good number of written sources produced in the frame of foreign travels in regional and extra regional ports during the late medieval period. It unfortunately does not give enough space to small coastal settlements which had a major role to play in the regional maritime scene.

Manuscrits médiévaux, rapports de marins et carnets de voyages forment un précieux témoignage visuel des peuplements littoraux du Gujarat. La collection qui suit propose un voyage le long du littoral du Kachchh, du Saurashtra et du golfe de Cambay.

Cette sélection ne prétend pas refléter l'importance des sites représentés. Elle se base en effet sur le nombre de manuscrits historiques conservés et identifiés dans les principales institutions européennes conservant des documents relatifs à notre sujet. Cet aperçu est largement influencé par le nombre significatif de sources écrites produites dans le cadre des voyages européens depuis le XVI^e siècle. Cela ne donne toutefois malheureusement pas la place qu'ils méritent aux petits ports et sites littoraux, qui jouèrent un rôle majeur sur la scène maritime régionale.

Kachchh - »CA

Lakhpat: As the northern port of the Kachchh region, Lakhpat appeared as the coastal link between Sindh and Kachchh since the medieval period. Written sources suggest that Lakhpat was founded during the 13th century, and was an active regional port for trade and ship building. In the modern Lakhpat as it stands today, all that remains of the once bustling port town are the ramparts built in the first decade of the 19th century. The city continues to live in its walls which were extensively damaged in the devastating 1819 earthquake (pict.1).

Mandvi: Like Lakhpat, Mundra and other Kachchhi ports, Mandvi emerged in the late medieval phase thanks to the support of successive local rulers. Kachchhi sailors and *maalams* navigated under their protection (see pict.2, a licence dated 1925 from the Maharaja of Kachchh, Dhiraj Mirja Maharao Shri Khengarji Savai Bahadur), and developed particular relationship between their ports of origin and the Swahili coast, Zanzibar, Malabar and the Persian Gulf. Though Mandvi does not compete today with active ports like Mundra and Anjar, ship building and sailing communities perpetuate Mandvi's oversea connection (pict. 3).

Kachchh - »CA

Lakhpat, le port situé à l'extrême nord-ouest du Kachchh, joue le rôle de lien littoral entre le Sindh et le Kachchh depuis l'époque médiévale (les références chronologiques données ici renvoient à la périodisation de l'histoire indienne, le Moyen Âge désignant l'ère comprise entre le déclin du bouddhisme et les premiers raids arabes d'une part, et l'époque coloniale d'autre part. VIIIe - XVIIIe siècle). D'après les sources écrites, Lakhpat, fondé au XIIIe siècle, fut un port régional actif dans le domaine du commerce et de la construction navale. Aujourd'hui les seuls vestiges de ce port autrefois si actif sont les fortifications érigées dans la première moitié du XIXe siècle. La ville fut en effet dévastée lors du tremblement de terre de 1819, et aujourd'hui seul un petit groupe de maisons persiste au sein des larges murailles (fig 1).

Mandvi, de même que Lakhpat, Mundra et d'autres ports du Kachchh, se développa tardivement, à la fin de l'époque médiévale, grâce au soutien des dynasties locales. Les marins kachchhis et *maalam-s* (capitaines de navires) naviguaient sous leur protection (voir fig.2, un permis daté de 1925 du Maharaja du Kachchh, Dhiraj Mirja Maharao Shri Khengarji Savai Bahadur), et développèrent d'étroites relations entre leurs ports d'origine et la côte swahile, Zanzibar et le golfe persique. Bien qu'aujourd'hui Mandvi ne puisse entrer en compétition avec les ports industriels dynamiques de Mundra et d'Anjar, la construction navale et les communautés de marins résidant à Mandvi perpétuent les connections outre mer.



1.*



2.*

1. Lakhpat fort, 2005.
Photograph by Ilesh Vyas

2. Licence from The Sovereign of Kachchh, Maharaja Dhiraj Mirja Maharao Shri Khengarji Savai Bahadur, for the vessel 'Ganjo Moobarak' belonging to Thaker Ratanshri Karsondass, 1925.
© Darshak Itihas Nidhi

3. Mandvi harbour on the Rukmawati, 2006.
Photograph by Ilesh Vyas.



3.*

1. Fort de Lakhpat, 2005.
Photographie: Ilesh Vyas

2. Permis de naviguer délivré par le souverain du Kachchh, Maharaja Dhiraj Mirja Maharao Shri Khengarji Savai Bahadur, pour le vaisseau 'Ganjo Moobarak' appartenant à Thaker Ratanshri Karsondass, 1925.
© Darshak Itihas Nidhi

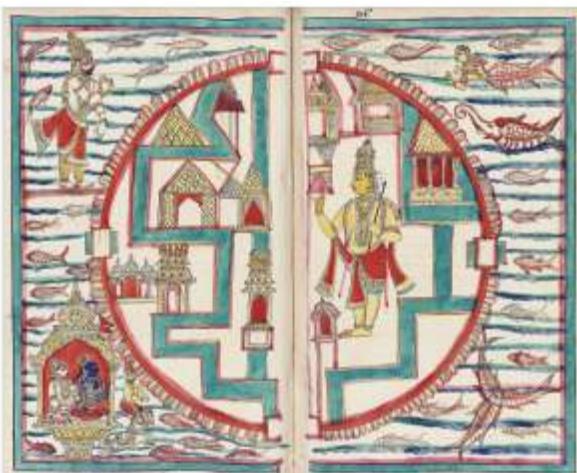
3. Port de Mandvi sur la Rukmawati, 2006.
Photographie: Ilesh Vyas.

Dwarka -] à Ø »â

Dwarka, the dwelling place of Lord Krishna, is believed to have been built by the divine Architect Vishvakarma himself (here a mid 18th century miniature painting from an album of 92 illustrations on the History of Krishna, from Tanjore, pict.1). The marine and building archaeological studies at Dwarka date ancient constructions around 200 BC to 200 AD, Harappan affiliation being also an hypotheses for the site of Bet Dwarka. Though trade activity is attested since early medieval period, Dwarka first of all appears as a pilgrimage place (pict. 2). The high *sikhara* figure of its temple, a reconstruction from the 16th century, stands till today, between Gomati River and ocean, as the landmark of the city (journeys on the path of ancient civilizations brought British painter and architect William Purser (1790 – 1852) to paint an Orientalist view of the Sacred town of Dwarka).

Dwarka-] à Ø »â

Dwarka, demeure du dieu Krishna, aurait été construite par l'architecte divin en personne, Vishvakarma (ici, fig. 1, une miniature du milieu du XVIII^e siècle, extraite d'un album de 92 illustrations sur l'Histoire de Krishna, Tanjore). Les études marines et archéologiques portant sur le site de Dwarka datent les plus anciens vestiges entre 200 av JC et 200 ap JC, tandis qu'on émet l'hypothèse d'une affiliation harappéenne pour le site insulaire de Bet Dwarka. Bien qu'on puisse identifier des activités commerciales dès le début du Moyen Âge, la ville fut avant tout un lieu de pèlerinage (fig.2). La haute silhouette du *sikhara* (toiture élevée du temple, et construction qui protège l'espace le plus sacré du lieu) du temple de Krishna, une reconstruction du XVI^e siècle, apparaît toujours, entre le fleuve Gomati et l'océan, comme le monument marquant de la ville (les voyages entrepris par le peintre et architecte anglais William Purser (1790-1852) sur les traces des anciennes civilisations l'amèneront à peindre en 1830 une vue orientaliste de la ville sacrée, fig.3).



1.*



2.*

1. Vishvakarm builds a new city, Dwarka, for Krishna who wants to protect the inhabitants from Mathura. Album of 192 illustrations, Tanjore, 1742 to 1758.

© Bibliothèque nationale de France, Od.39c pet. fol. Cat. RH 299(106a-b) (f. 191v-192)

2. 'The Sacred Town and Temples of Dwarka', by William Purser, 1830.

© The British Library (X400(32))

1. Vishvakarm construit la nouvelle ville, Dwarka, pour Krishna qui veut protéger les habitants de Mathura. Album de 192 illustrations, Tanjore, 1742 à 1758.

© Bibliothèque nationale de France, Od.39c pet. fol. Cat. RH 299(106a-b) (f. 191v-192)

2. La ville et temples sacrés de Dwarka, William Purser, 1830.

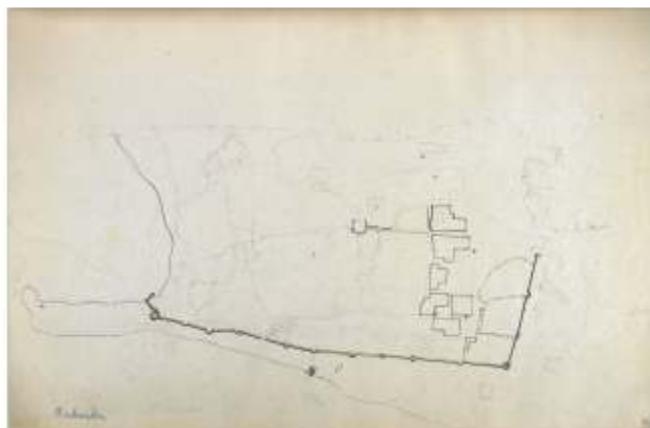
© The British Library (X400(32))

Porbandar - પોરંદર

Archaeological findings around Porbandar showed Harappan remains, and therefore speak for a long history preceding Mahatma Gandhi's birth. Porbandar developed on the sandy beach of the south Saurashtra shore, and it faces directly the ocean like other littoral settlements of the same coast line (here a pencil and ink plan of Porbandar fort made by George Boyd, Bombay Infantry, on a survey work in Kathiawar in 1835, pict.1). Porbandar served as a regional harbour during the pre modern period, and appeared as a small and well fortified city (the two watercolors extracted from an album of 29 views of Kathiawar State present both land and sea faces of Porbandar: pict. 2, a town with small buildings and a wide street; picture 3, Porbandar from the sea showing the fort walls, with small trading vessels at anchor offshore).

Porbandar - પોરંદર

Les études archéologiques menées sur le site de Porbandar mirent en évidence des vestiges harappéens, ce qui recule l'âge du port à une période bien antérieure à la naissance du Mahatma Gandhi. Porbandar se développa sur la plage sablonneuse de la côte saurashtraenne sud, de telle façon à ce que le site donne directement sur l'océan, comme les autres ports de la même côte (ici, fig.1, un plan crayon et encre du fort de Porbandar, réalisé par George Boyd de l'infanterie de Bombay, dans le cadre d'un programme de repérage dans le Kathiawar en 1835). Porbandar servait de port régional à l'époque préindustrielle, et apparaissait alors sous la forme d'une petite cité fortifiée (les deux aquarelles tirées d'un album de 29 vues de l'Etat du Kathiawar présentent à la fois le visage terrestre et le visage marin de la ville : fig 2, la ville avec de petits bâtiments et une large rue ; fig.3 Porbandar depuis la mer, avec fortifications et petits bateaux marchands mouillant près de la plage).



1.

1. "Poorbunder". Plan of Porbandar in Kathiawar, by George Boyd (1800-1850).
Pencil and ink on paper, 1821
©The British Library (WD247f.11)

2. "Porebunder. 24 May 1873. HH." Album of 29 drawings of views in Kathiawar State.
©The British Library (WD 4413ff.7v-8)

3. Porbandar fort and harbour. "HH 10th May/73." Album of 29 drawings of views in Kathiawar State.
©The British Library (WD 4413f.8v)



2.

1. "Poorbunder". Plan de Porbandar dans le Kathiawar, George Boyd (1800-1850).
Crayon et encre sur papier, 1821
©The British Library (WD247f.11)

2. "Porebunder. 24 May 1873. HH." Album de 29 dessins de l'Etat du Kathiawar.
©The British Library (WD 4413ff.7v-8)

3. Fort et port de Porbandar. "HH 10th May/73." Album de 29 dessins de l'Etat du Kathiawar.
©The British Library (WD 4413f.8v)



3.

Mangrol and Veraval-Somnath - નાંગરોલ, ઓરવાલ-સુમનાથ એટા

Mangrol and Veraval-Somnath form two bipolar urban settlements on the south Saurashtrian coast, both important sites during the early medieval period. Mangrol and Somnath, as well as the way to their respective harbours, Mangrol port and Veraval, are marked by extraordinary numbers of Islamic monuments and remains, vestiges of their connections with the Arabic peninsula. The Friday mosques built in both the towns in the late 14th-early 15th century, and the many tombs on the sea shore indicates the importance of the Muslim communities since the pre sultanate era (pict.1, 2 and 3).

The carved and hammered stones of the Somnath temple, one of the major Shaivite shrines of the subcontinent, destroyed in 1024 by Mahmud of Ghazni, persist today as the memorial of the medieval Turkish invasions in India (here three pictures taken in 1865 and 1869 from the remains of the Somnath temple, pict. 4-5-6; and pict. 7 showing the city gate as an important vestige of early medieval Somnath).

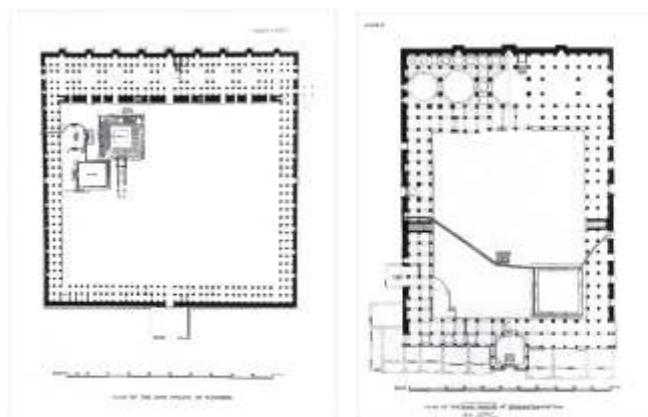
Prabhas Patan-Somnath, the pilgrimage city, remained a port city. Its harbour, Veraval, formally a departure place for Haj, conserved till date its fishing and ship building activities (pict. 8: the ships are anchoring on the beach, in front of port and custom buildings, by high tide; pict. 9 the Junagadh Durbar improved the port infrastructures from 1866 with jetties, protective seawall and lighthouse).

Mangrol et Veraval-Somnath - નાંગરોલ, ઓરવાલ-સુમનાથ એટા

Mangrol et Veraval-Somnath forment deux peuplements urbains bipolaires situés sur la côte sud du Saurashtra, chacune de ces villes ayant été des sites importants au début de l'époque médiévale. Mangrol et Somnath, de même que les routes qui mènent à leur port respectif, Mangrol port et Veraval, sont jalonnées d'un nombre incroyable de sites et monuments islamiques, vestiges du lien particulier qu'entretenaient ces cités portuaires avec la péninsule arabique. Les mosquées du vendredi construites à Mangrol et Somnath à la fin du XIVe-début du XVe siècle, ainsi que les nombreuses tombes sur les plages montrent l'importance des communautés musulmanes, et cela avant même le sultanat (fig 1, 2 et 3).

Les pierres sculptées et bûchées du célèbre temple de Somnath, l'un des lieux de dévotion shivaïtes majeurs du sous continent, et temple détruit en 1024 par Mahmud de Ghazni, persistent aujourd'hui comme le mémorial des invasions turques médiévales en Inde (ici, fig. 4, 5 et 6, trois photographies, prises en 1865 et 1869, des vestiges du temple de Somnath; et fig.7, une photographie montrant une porte de la ville, dernier vestige de la cité fortifiée médiévale de Somnath).

Prabhas Patan-Somnath, la ville de pèlerinage, avait aussi une importante connexion à la mer. Son port, Veraval, était originellement un lieu d'embarquement important pour le Hajj, et il conserva de ce caractère maritime des activités de pêche et de construction navale (fig.8 des bateaux mouillant au bord de la plage, en face des bâtiments portuaires et de douanes; fig.9 le Durbar de Junagadh améliora à partir de 1866 les infrastructures portuaires en construisant des quais, une digue de protection pour le port et un phare).



1.*

2.*

1. Plan of the *Jami Masjid* at Mangrol.

From Cousens, Henry, 1931, *Somanatha and other mediaeval temples in Kathiawad*, Plate LXXVI.

2. Plan of the *Jami Masjid*, Somnath.

From Cousens, Henry, 1931, *Somanatha and other mediaeval temples in Kathiawad*, Plate X.

1. Plan de la *Jami Masjid* (mosquée du vendredi) de Mangrol.

Publié dans: Cousens, Henry, 1931, *Somanatha and other mediaeval temples in Kathiawad*, Plate LXXVI.

2. Plan de la *Jami Masjid* de Somnath.

Publié dans: Cousens, Henry, 1931, *Somanatha and other mediaeval temples in Kathiawad*, Plate X.



3.



4.



5.*



6.*



7.



8.*



9.*

3. Tomb of Mangrole Shah near Somnath.

From F. Nelson, 1895.

©The British Library (Photo 2/6(71))

4. Somnath Temple from the south.

From D.H. Sykes, 1869.

©The British Library (Photo 1000/7(790))

5. Interior of the Somnath Temple from the east. From: D.H. Sykes, 1869.

©The British Library (Photo 1000/7(792))

6. Temple at Somnath '51244'. Unknown photographer, 1865.

©The British Library (Photo 512/44)

7. City gate of Prabhas Patan (Somnath) from the North. From Solankee Studio, 1900.

©The British Library (Photo 430/38(54))

8. View of the harbour at Veraval with the town beyond. From F. Nelson, 1895.

©The British Library (Photo 2/6(79))

9. Veraval, Dock Estate line. From F. Nelson, 1895.

©The British Library (Photo 2/6(80))

3. Tombe de Mangrole Shah près de Somnath. F. Nelson, 1895.

©The British Library (Photo 2/6(71))

4. Temple de Somnath , vue depuis le sud. D.H. Sykes, 1869.

©The British Library (Photo 1000/7(790))

5. Interieur du temple de Somnath, vue depuis l'est. D.H. Sykes, 1869.

©The British Library (Photo 1000/7(792))

6. Temple à Somnath '51244'. Photographe inconnu, 1865.

©The British Library (Photo 512/44)

7. Porte de la cité de Prabhas Patan (Somnath) depuis le nord. Solankee Studio, 1900.

©The British Library (Photo 430/38(54))

8. Vue du port de Veraval avec la ville en arrière-plan. F. Nelson, 1895.

©The British Library (Photo 2/6(79))

9. Veraval, les Docks. F. Nelson, 1895.

©The British Library (Photo 2/6(80))

Diu - દીઓ

The introduction of Europeans in the Gujarat landscape is bound with the naval victories of well armed and equipped Portuguese 'armada' off Diu (1509-1538). Defeated Sultans of Gujarat could not stop them from constructing a fort which became the main Portuguese bastion of the region (pict. 1: the governor Afonso de Albuquerque who first requested Sultan Muzaffar II in 1514 to give permission for the construction of a fort; pict. 2: Portuguese erected a fortress, within few months (1535) on the eastern edge of Diu Island, 1538 Sultan Bahadur Shah gathered an Ottoman fleet but could not defeat the Portuguese, the Akbarnama depicts his death on the sea off Diu. The siege of Diu and death of Sultan Bahadur Shah left a deep impression which reflects on later publications as well, see pict. 3, 4 and 5).

The early settlement of Diu (attested by Islamic remains spread on the Island) was overtaken by the Portuguese city composed by a fortress showing latest military technologies of the 15th century, a castle in the sea capable of controlling the entrance of the harbour, and a fortified city (the early engraving published by Braun and Hogenberg in their summary of cities of the world, *Civitates Orbis Terrarum*, 1572 shows the well fortified city and the iron chain tided at "Panikot", the fort in sea, to close and protect the harbour, pict.6. Meisner reused the engraving in his "Sciographia Cosmica" in 1638, pict.7. Various drawings and engravings from the 16th and 17th centuries depict Diu city on the edge of the island, with both city wall and fort: pict. 8, 9 and 12 view from north, pict. 10 and 11 view from south).

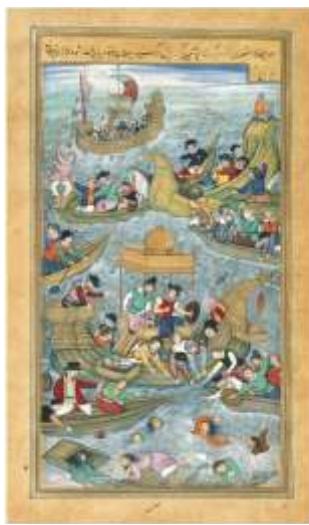
Diu - દીઓ

L'arrivée des européens dans le paysage gujarati est fortement liée aux victoires navales d'une armada portugaise lourdement armée au large de Diu (1509-1538). Les sultans gujaratis vaincus ne purent empêcher les portugais de construire un fort qui devint le bastion portugais le plus important du nord ouest de l'Inde (fig.1 : le gouverneur Afonso de Albuquerque qui, le premier, s'adressa au sultan Muzaffar II en 1514, et demanda permission de construire un fort à Diu. Les portugais érigèrent, sur la pointe orientale de l'île de Diu, une forteresse en l'espace de quelques mois en 1535 ; fig.2 : le Sultan Bahadur Shah et sa flotte ottomane ne purent vaincre les portugais, l'Akbarnama illustre l'assassinat du Sultan au large de Diu. Le siège de Diu et la mort du sultan Bahadur Shah marquèrent les esprits et furent un tournant pour l'histoire politico-économique du Gujarat. L'événement fut repris dans de nombreuses publications postérieures, voir fig. 3, 4 et 5).

Les anciens sites peuplés de l'île de Diu (attestés par des vestiges islamiques répartis sur l'île) furent repris par la ville portugaise composée d'une forteresse équipée d'armements les plus modernes au XVe siècle, un fort construit dans la mer à l'entrée du port pour en contrôler les allers et venues, et d'une ville fortifiée (la gravure publiée en 1572 par Braun et Hogenberg dans leur revue des villes du monde, *Civitates Orbis Terrarum*, montre la cité fortifiée et la lourde chaîne de fer tirée entre 'Panikot', le fort en mer, et la forteresse, voir fig.6. Meisner réutilisa la gravure dans 'Sciographia Cosmica' en 1638, fig. 7. Plusieurs dessins et gravures des XVIe et XVIIe siècles illustrent la ville de Diu, à l'extrême orientale de l'île, avec sa forteresse et les murailles de la cité vues depuis le nord : fig.8,9 et 12, vues depuis le sud : fig.10 et 11).



1.*



2.*

1. Portrait of Afonso de Albuquerque. Ink on paper.
© Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa

2. Death of Sultan Bahadur in front of Diu, 1537. From: Abu'l-Fazl ibn Mubarak, *Akbarnama*, 1603-1604.
© The British Library (Or. 12988, f.66)

1. Portrait d'Afonso de Albuquerque. Encre sur papier.
© Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa

2. Assassinat du Sultan Bahadur au large de Diu, 1537. Miniature tirée de: Abu'l-Fazl ibn Mubarak, *Akbarnama*, 1603-1604.
© The British Library (Or. 12988, f.66)



3.*



4.*



5.*



7.*



8.*



6.*



9.*

3. "Citadel of Diu" and "Death of Sultan Badar". Copperplate engraving published in Lafitau, Joseph-François, 1733, *Histoire des découvertes et conquêtes des Portugais dans le nouveau monde*, Paris, Vol. 2.

© Bibliothèque nationale de France (FB-23679)

4. "Siège de Diu" (Siege of Diu). By Prevost, 1760, from *Histoire générale des voyages*.

© Bibliothèque nationale de France (R98022 and R59752)

5. "Siege of Diu by the Arabians". From: Zczalki, Middleton, *Complete System of Geography*, 1777-1780.

© V&A Images (Victoria and Albert Museum, SP.408:3)

6. Div. From Braun and Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, 1572, 154.

© Bibliothèque nationale de France CPL GEDD-2987(6841)

7. Diu. By Meisner, from *Sciographia Cosmica*, 1638.

© Bibliothèque nationale de France

8. Tavoa de Dio. From: de Castro, D. João, *Roteiro de Goa a Dio*, 1538-39 [Tavoas dos lugares da costa da India] [15--] Manuscript.

© Library of the University of Coimbra (BGUC) Cofre 33

9. Dio. From Correia, Gaspar, *Lendas da Índia*, Mid. 16thC.

© Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa

3. "Citadelle de Diu" et "Mort du Sultan Badar". Gravure sur cuivre publiée dans Lafitau, Joseph-François, 1733, *Histoire des découvertes et conquêtes des Portugais dans le nouveau monde*, Paris, Vol. 2.

© Bibliothèque nationale de France (FB-23679)

4. "Siège de Diu" (Siege of Diu). Tiré de *Histoire générale des voyages* de Prevost, 1760.

© Bibliothèque nationale de France (R98022 and R59752)

5. Siège de Diu par les Arabes. Tiré de: Zczalki, Middleton, *Complete System of Geography*, 1777-1780.

© V&A Images (Victoria and Albert Museum, SP.408:3)

6. Div (Diu). Tiré de: Braun and Hogenberg, *Civitates Orbis Terrarum*, 1572, 154.

© Bibliothèque nationale de France CPL GEDD-2987(6841)

7. Diu. Tiré de *Sciographia Cosmica* de Meisner, 1638.

© Bibliothèque nationale de France

8. Tavoa de Dio. de Castro, D. João, *Roteiro de Goa a Dio*, 1538-39 [Tavoas dos lugares da costa da India] [15--] Manuscript.

© Library of the University of Coimbra (BGUC) Cofre 33

9. Dio. Tiré de: Correia, Gaspar, *Lendas da Índia*, mi XVles siècle.

© Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa



10.*



11.*



12.*

10. Diu by Baldaeus, 1672.

© National Library of the Netherlands Den Haag, Koninklijke Bibliotheek (KW189A 6)

11. "Carta Tipografica da Ilha de Diu" (Topographical map of Diu Island). From João Gabriel de Chermont, 1788-1790.

© Biblioteca Pública Municipal do Porto (BPMP), Portugal (C-M&A-Pasta 24(42))

12. Diu. By Salmon 1755-59, *The Universal Traveller*.

© Bibliothèque nationale de France

10. Diu, Baldaeus, 1672.

© National Library of the Netherlands Den Haag, Koninklijke Bibliotheek (KW189A 6)

11. "Carta Tipografica da Ilha de Diu" (Carte topographique de l'île de Diu). João Gabriel de Chermont, 1788-1790.

© Biblioteca Pública Municipal do Porto (BPMP), Portugal (C-M&A-Pasta 24(42))

12. Diu. Salmon, 1755-59, *The Universal Traveller*.

© Bibliothèque nationale de France

Ghogha, gate to the Gulf of Cambay - 3/4 13/4

The ancient harbour of Ghogha gained importance during the medieval era, as it used to serve as the major transshipment place on the route between ocean and the ports of the Gulf of Cambay. This activity became vital during the Sultanate period, when the silting of riverine and estuary ports prevented big vessels to enter ports such as Cambay or Bharuch. The Mughal Sultan Jahángír noted in his Memoirs that "This port (Cambay) is one of the largest ports in Hindustan (...). Ships cannot come inside the firth, but must cast anchor in the port of Gog , which is a dependency of Cambay and situated near the sea. Thence, putting their cargoes into ghur bs they bring them to the port of Cambay. In the same way, at the time of loading a ship they carry the cargo in ghurabs and put it in the ships".

Ghogha and its natural sea fortress of Piram controlled the maritime movement at the entrance of the Gulf. This zone was extremely dangerous for navigators due to the strong gulf under current which was known only by the locals (the plan of 'Gogo' by M. Hunter gives navigational information about the passage near Piram Island and how to reach Gogha from the ocean, pict. 1. The two French maps dated 1714 and 1764 cover navigational data only upto Gogha, suggesting that foreign sailing knowledge was limited to the outer part of the Gulf, pict.2 and 3).

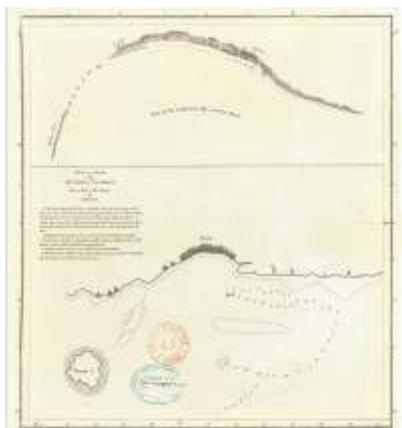
Small harbours, minor sea coast settlements and camps on the sea shore appeared as essential commercial and political relays between the trading ports (here a drawing of camps on the coast between Bharuch and Surat, pict.4).

Gogha, porte du golfe de Cambay - 3/4 13/4

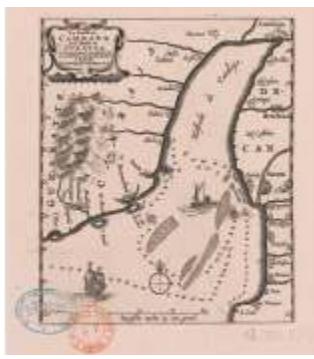
Le vieux port de Gogha gagna de l'importance à l'époque médiévale puisqu'il devint le lieu de transbordement principal sur la route entre l'océan et le golfe de Cambay. A partir du Sultanat cette activité devint vitale aux ports du golfe, notamment Cambay et Bharuch, qui s'ensablaient et ne pouvaient désormais plus recevoir les gros navires marchands. Le sultan moghol Jahangir nota dans ses mémoires que « Ce port (Cambay) est l'un des ports majeurs de l'Hindoustan (...). Les navires ne peuvent entrer dans l'estuaire, mais doivent mouiller à Gogha, qui dépend de Cambay et est situé près de l'océan. Ainsi, les cargaisons sont transférées sur des *ghurab-s* (bateaux originellement utilisés dans l'espace méditerranéen) et transportées jusqu'au port de Cambay. De la même façon, pour charger de nouveau les navires, les cargaisons sont transportées par *ghurab-s* (jusqu'à Gogha) et transférées sur les navires ».

Gogha et l'île de Piram, sa forteresse naturelle en mer, contrôlaient les mouvements maritimes à l'entrée du golfe. Cette zone était extrêmement dangereuse pour les navigateurs du fait des bancs de sables et des courants sous marins, connus seulement des marins locaux (le plan de 'Gogo' de M. Hunter offre des informations navales pour le passage près de Piram et l'arrivée à Gogha, voir fig.1. Les deux cartes françaises datées de 1714 et 1764 offrent des informations navales détaillées jusqu'à Gogha seulement, ce qui suggère que les connaissances navales étrangères se limitaient à l'extérieur du golfe, voir fig. 2 et 3).

Les petits ports, sites et camps littoraux répartis sur la côte du golfe apparaissent comme d'essentiels relais économiques et politiques entre les ports de commerce (ici, fig.4, les campements de Suhaly entre Bharuch et Surat).



1.*



2.*



3.*



4.

1. Plan of Gogo in the Gulph of Cambay from a book of MS. charts / by M. Hunter; Will iam Senior Harrison; Alexander Dalrymple (1737-1808). 1784

© Bibliothèque nationale de France (GE DD-2987 (6845)

2. "Le golfe de Cambaye et la rade de Suratte" (The Gulf of Cambay and Surat harbour), 1714.

© Bibliothèque nationale de France (CPL GE DD-2987 (6842)

3. "Carte du Golphe de Cambaye" (Map of the Gulf of Cambay), 1764.

© Bibliothèque nationale de France CPL GE DD-2987 (6843)

4. "Chom van Suhaly, dans le golphe de Cambaye, entre Baroche et Suratte" (Chom van Suhaly, in the Gulf of Khambhat, between Bharuch and Surat). Drawing with notes in Dutch, 17thC.

© Bibliothèque nationale de France (P186980[Vd-25(11)-Fol.]

1. Plan de Gogo dans le golfe de Cambay tiré d'un livre de planches réalisées par M. Hunter, Will iam Senior Harrison, et Alexander Dalrymple (1737-1808). 1784.

© Bibliothèque nationale de France (GE DD-2987 (6845)

2. "Le golfe de Cambaye et la rade de Suratte", 1714.

© Bibliothèque nationale de France (CPL GE DD-2987 (6842)

3. "Carte du Golphe de Cambaye", 1764.

© Bibliothèque nationale de France CPL GE DD-2987 (6843)

4. "Chom van Suhaly, dans le golphe de Cambaye, entre Baroche et Suratte". Dessin avec notes en hollandais, XVIIe siècle.

© Bibliothèque nationale de France (P186980[Vd-25(11)-Fol.]

Khambhat (Cambay) - કંબાય

Cambay, the king of the Gujarati ports, seems to have traded all kinds of goods, and seen merchants and travellers from all continents. Cambay was separated from the sea due to silting in the gulf: today unfortunately only historical documents can testify of the importance of the trade, the abundance and diversity of the goods, and the richness of the streets of the city. Marco Polo in his *Livre des Merveilles du Monde*, c.1410-12 mentions the activity and abundance of goods found and traded in Cambay: "There is a great deal of trade in this country. It produces indigo in great abundance; and they also make much fine buckram. There is also a quantity of cotton which is exported hence to many quarters; and there is a great trade in hides, which are very well dressed; with many other kinds of merchandize too tedious to mention."

In the illustration from Marco Polo's Travels, the port and leading city of the kingdom and the gulf of Cambay is depicted on the model of a rich European trading centre, with high city walls and towers with pointed roofs, good buildings and ships loaded with goods (see pict.1). Archaeological remains found in Cambay remind the skill of its stone carvers and the richness of its architecture (see pict.2). In spite of the decline of its trade and the complete silting of its harbour, Cambay never lost the fame of its glorious past (pict 4. and 5 illustrate the detachment from city and sea: on Forbes's view, the water remains far away from the city walls, and the picture taken from the roof of Jami Masjid in 1885 also shows the water of the gulf on a quite far distance).

Khambhat (Cambay) - કંબાય

Cambay, le roi des ports du Gujarat, semble avoir commercé tous types de marchandises et accueilli des marchands et des voyageurs de tous les continents. Mais Cambay fut séparé de la mer par un lent processus d'ensablement : aujourd'hui, malheureusement, seuls les documents historiques peuvent attester de la prospérité commerciale, de l'importance et de la diversité des marchandises échangées à Cambay et de la richesse des rues et bâtiments de la ville. Marco Polo dans son *Livre des Merveilles du Monde* (récit de 1299, copié à Paris vers 1410-1412), mentionne l'activité et l'abondance des marchandises disponibles et échangées à Cambay :

« Il se fait grand commerce dans ce pays. On y produit de l'indigo en abondance, et ils ont aussi du buckram le plus fin. Il y a aussi de nombreux cotons qui sont exportés d'ici vers de nombreuses régions, et (...) d'autres sortes de marchandises qu'il serait trop long de décrire. Les marchands viennent ici avec de nombreux navires et cargos, mais ce qu'ils importent le plus, c'est de l'or, de l'argent, et du cuivre. Il n'y a pas de pirates dans ce pays, les habitants sont bons, et vivent de leur commerce et manufactures. »

Dans l'illustration tirée du *Livre des Merveilles du Monde*, le port, capitale du royaume et du golfe de Cambay, est représenté sur le modèle des riches centres commerciaux européens contemporains : hautes murailles, tours aux toitures élancées, ville dense et bien construite et navires chargés de marchandises (voir fig.1). Les vestiges archéologiques trouvés à Cambay rappellent l'habileté de ses sculpteurs et tailleurs de pierres et la richesse de son architecture (fig.2). Malgré le déclin de son commerce et l'ensablement complet du port, le nom de Cambay ne perdit jamais la gloire de son fabuleux passé de port rayonnant de l'océan indien (les figures 4 et 5 montrent l'éloignement de la mer : sur la vue de Forbes, un large banc de sable sépare la ville de la mer, et sur la photographie prise en 1885 depuis le toit de la *Jami Masjid* -ou mosquée du vendredi, la mer est loin des murailles).



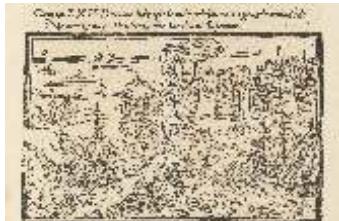
1.*

1. Trade in the Gulf of Cambay. From Marco Polo, *Livre des Merveilles du Monde*, c.1410-12.
© Bibliothèque nationale de France (MsFr 2810f.86v)

1. Commerce dans le golfe de Cambay. Tiré du *Livre des Merveilles du Monde*, Marco Polo, c.1410-12.
© Bibliothèque nationale de France (MsFr 2810f.86v)



2.*



3.*



4.*



5.



6.*

2. Omar bin Ahmad Al Kazaruni's Tomb in the Jami Masjid, Khambhat.

From Henry Cousens, 1885.

©The British Library (Photo 1000/17(1840))

3. Naval battle off Khambhat. In Castanheda, Fernão Lopes de, História do descobrimento e conquista da Índia pelos Portugueses, Coimbra, Impr. da Universidade, 1924-1933.

©Bibliothèque nationale de France (4-OQ-174)

4. View of Cambay from the South, Forbes, 1813.

©The British Library (455.c.8, Plate 43)

5. Panoramic view of the town from the top of the Jami Masjid, Khambhat, looking south-east. From Henry Cousens, 1885.

©The British Library (Photo 1000/17(1845)Photo 1000/17(1840))

6. "Mohman Khaun, Nabab of Cambay", by James Forbes 1781.

©The British Library (455.c.8, Plate 44)

2. Tombeau d'Omar bin Ahmad Al Kazaruni près de la mosquée du vendredi à Khambhat. Henry Cousens, 1885.

©The British Library (Photo 1000/17(1840))

3. Bataille navale au large de Cambay. Tiré de Castanheda, Fernão Lopes de, *História do descobrimento e conquista da Índia pelos Portugueses*, Coimbra, Impr. da Universidade, 1924-1933.

©Bibliothèque nationale de France (4-OQ-174)

4. Vue de Cambay depuis le sud, Forbes, 1813.

©The British Library (455.c.8, Plate 43)

5. Vue panoramique de la ville depuis la terrasse de la mosquée du Vendredi, Cambay, vue vers le sud-est. Henry Cousens, 1885.

©The British Library (Photo 1000/17(1845)Photo 1000/17(1840))

6. Mohman Khaun, Nabob de Cambay, James Forbes 1781.

©The British Library (455.c.8, Plate 44)

Bharuch - ભરુચ

Bharuch on the Narmada was a riverine port like Surat. It predated the glorious Cambay and survived its decline (here two illustrations from Forbes of early Islamic monuments, the Jami Masjid (early 14th century) and the Mausoleum of Imad-ul-Mulk known as Bawa Rahan (16-17th century), see pict.1 and 2; and one illustration, picture 3, of Bharuch during the 19th century).

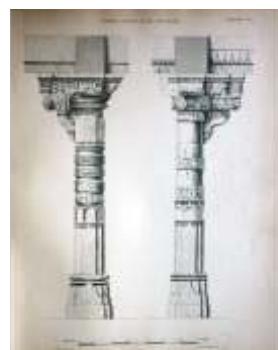
The deep Narmada bed, though also subject to silting and geomorphologic changes, offered a favourable situation for middle size vessels in search of a calm and safe harbour. Al Idrisi (12th century) describes Bharuch as "a large handsome town, well-built of bricks and plaster. The inhabitants are rich and engaged in trade, and they freely enter upon speculations and distant expeditions. It is a port for the vessels coming from China, as it is also for those of Sind." (the pictures 4 and 5 give indication on the geography of south Gujarat and the topographical situation of Bharuch on the Narmada). In spite

of the rise of Cambay and other ports of the Gulf, Bharuch remained a trading center where foreign and local merchants would carry on the commerce of locally woven *baftas*, or cotton cloths and other regional goods (pictures 6, 7 and 8 illustrate the Dutch presence in Bharuch during the 17th and 18th century; the watercolour of J.B. Bellasis reflects the importance of Parsi merchants whose houses were overlooking the city walls and river).

Bharuch - D#j

Bharuch, sur la Narmada, est un site fluvial comme le port de Surat. Il précéda le fameux port de Cambay et survivra à son déclin (ici, fig 1 et 2, deux illustrations de Forbes représentant deux monuments islamiques majeurs de Bharuch, d'une part la *Jami Masjid* (XIVe siècle) et le mausolée d'Imad-ul-Mulk connu sous le nom de Bawa Rahan (XVIe-XVIIe siècle ; et fig 3, une vue de Bharuch au XIXe siècle).

Le lit profond de la Narmada, bien que sujet à l'ensablement et à des changements géomorphologiques, offrit une situation de mouillage favorable pour les petits navires à la recherche d'un port sûr et calme. Al Idrisi (XI^e siècle) décrit Bharuch comme « une large et belle ville, bien construite en briques et mortier. Les habitants sont riches et impliqués dans le commerce, et ils s'engagent facilement dans des entreprises de commerce et de longs voyages. C'est un port pour les navires venant de Chine, comme pour ceux venant du Sind » (les figures 4 et 5 présentent la situation topographique et géographique du Gujarat du sud et de Bharuch sur la Narmada). Malgré le formidable développement de Cambay, puis d'autres ports de la région, Bharuch resta un centre économique important où les marchands locaux et étrangers commerçaient les *baftas* (ou tissus de coton, spécialité de Bharuch) et autres marchandises régionales (les figures 6, 7 et 8 sont représentatives de la présence hollandaise à Bharuch aux XVII^e et XVIII^e siècles, les aquarelles de J.B. Bellasis illustrent l'importance des marchands parsis dont les larges villas dominaient les fortifications et le fleuve).



1.*



2.*



3.*



4.



5.*

1. "Bharoch. Pillars in the Jami Masjid."

From Burgess, James, *On the Muhammadan Architecture of Bharoch, Cambay, Dholka, Champanir, and Mahmudabad in Gujarat*, London, 1896, Plate VII.

2. "Mausoleum of Bawa Rahan near Baroche." From James Forbes, 1813.

©The British Library(455.c.8, Plate 51)

3. "Baroche on the Banks of the Nerbudda in Guzerat." From: James Forbes, 1813.

©The British Library(455.c.8, Plate 49)

4. "Baroche Purgunnhas" by Turner, 1775.

©Bibliothèque nationale de France(CPL GEDD-2987(6846))

5. "A chart of Broach bar and river." Survey by Lieut. William Augustus Skynner, 1773.

©Bibliothèque nationale de France ((GEDD-2987(6847))

1. "Bharoch". Piliers de la mosquée du Vendredi.

Tiré de: Burgess, James, *On the Muhammadan Architecture of Bharoch, Cambay, Dholka, Champanir, and Mahmudabad in Gujarat*, London, 1896, Plate VII.

2. Mausolée de Bawa Rahan près de Bharuch. James Forbes, 1813.

©The British Library(455.c.8, Plate 51)

3. "Baroche" sur le banc de la Narmada dans le Gujarat. James Forbes, 1813.

©The British Library(455.c.8, Plate 49)

4. "Baroche Purgunnhas", Turner, 1775.

©Bibliothèque nationale de France(CPL GEDD-2987(6846))

5. "Charte de la barre et du fleuve vers "Broach". Rapport du Lieut. William Augustus Skynner, 1773.

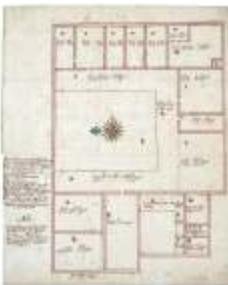
©Bibliothèque nationale de France ((GEDD-2987(6847))



6.*



7.*



8.*



9.



10.

6. "Casteel van Brotchia" (Bharuch Fort). Dutch drawing. 1640-1668.

© Bibliothèque nationale de France (VD25Fol.T3-P186346)

7. "Brothsia". Dutch drawing of Bharuch city. Anonym. 1678 Brush in black and gray.

© Rijksmuseum (P-T-1969-1)

8. Plan of the new Dutch lodge at Bharuch, ca. 1700.

© National Archives, the Hague (VEL0876B)

9. "Parsee Priest's House, Rampart, Broach." By J.B. Bellasis, 1822-56.

© The British Library (WD1478f.34)

10. "View of Broach showing My House; Baygum Baree; Residency, Geo. & Uncle John; Water-Gate, Customs, Club, Parsee Hs." By J.B. Bellasis, 1822-56.

© The British Library (WD1478f.35)

6. "Casteel van Brotchia" (Fort de Bharuch). Dessin hollandais. 1640-1668.

© Bibliothèque nationale de France (VD25Fol.T3-P186346)

7. "Brothsia". Dessin hollandais de la cité de Bharuch. Anonyme. 1678 Pinceau, noir et blanc.

© Rijksmuseum (P-T-1969-1)

8. Plan de la nouvelle factorie hollandaise à Bharuch, vers 1700.

© National Archives, the Hague (VEL0876B)

9. Maison du prêtre parsi, rempart, Broach. J.B. Bellasis, 1822-56.

© The British Library (WD1478f.34)

10. Vue de "Broach" montrant ma maison, le "Baygum Baree", résidence de Geo. et oncle John, porte de l'eau; les douanes, le club, et maisons parsies. J.B. Bellasis, 1822-56.

Surat - સુરત

Mughal Surat, as the dominating port of the Gulf during the 17th century is rich with abundant literature and iconography that tend to overshadow the pre Mughal history of Rander and other harbour settlements on the Tapi river. Our earliest illustration is a miniature painting of the triumphant entry into Surat by the Mughal emperor Akbar in 1590-1595 (pict. 1). Like other late port cities, Surat was composed by a well armed fort surrounded by a fortified city (17th and 18th century illustrations of the port show the city across the Tapi, while the prominent fort with flags in the center overshadows the remaining parts of the city, see pict. 2 to 15; two 18th century plans give architectural details about the fort built during the Sultanate period, pict. 16 and 17). These pictures and their similarities illustrate the flow of information and the improvement of printing and communication technologies during this period: Foreign merchants, travellers and visitors were numerous, copies were made and images were reaching a larger public.

The dynamic Surat port gathered the functions previously fulfilled by several harbours and sea coast settlements, being together an embarkation place for Hajj travellers (the painting dated 1677-80 shows the port of Surat with ships departing for Mecca, pict. 18), a trade centre with trading posts of various nationalities (see the drawings and plans of the Dutch "logie", or the remains of the Dutch cemetery, pict. 19, 20, 21 and 22) and a manufacturing place for exported goods. Due to these several activities, Surat appeared as an active economic and cultural centre, gathering people and communities from a multitude of horizons (here a Dutch etching of Surtis, and a drawing of a fest given at the occasion of the marriage of the daughter of Surat governor, pict. 23 and 24).

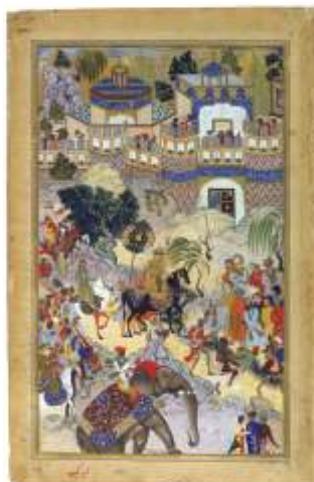
From 18th century onwards, Surat continued to play an important role in some commercial activities, but it never matched its past glory after the rise of British power in India and the development of Bombay (here three paintings of Surat during the 19th century, pict. 25, 26 and 27).

Surat - 印度

La cité moghole de Surat, port dominant du golfe durant le XVIIe siècle, est riche de nombreux témoignages écrits et visuels qui tendent à masquer l'histoire pré moghole de Rander et des autres peuplements portuaires du fleuve Tapi. Notre plus ancienne illustration est une miniature de l'entrée triomphante à Surat de l'empereur moghole Akbar en 1590-95 (fig.1). Comme d'autres sites portuaires tardifs, Surat était constituée d'un fort hautement militarisé et d'une cité fortifiée (les illustrations des XVIIe et XVIIIe siècles du port montrent la ville depuis l'autre banc de la Tapi : le fort où flottent les drapeaux du pouvoir en place domine largement les autres quartiers urbains fig.2 à 15 ; deux plans du XVIIIe siècle donnent les détails architecturaux du fort construit pendant le sultanat fig.16 et 17). Ces images et leurs ressemblances montrent à la fois l'intérêt européen pour l'Orient, et les progrès des technologies de l'imprimerie et de la communication à cette période : les marchands étrangers, voyageurs et visiteurs étaient nombreux, les documents étaient copiés et reproduits rapidement, et l'information devenait disponible pour un public plus large.

Le port dynamique de Surat rassemble des fonctions qui étaient à l'origine réparties sur plusieurs ports et peuplements littoraux : Surat était à la fois un port d'embarquement pour le Hajj (la peinture de 1677-80 montre le port de Surat avec des navires prêts à embarquer pour la Mecque, fig.18), un centre commercial avec des factories de nombreuses nationalités (voir les dessins et plans du « logie » hollandais, ou encore les vestiges du cimetière hollandais, figures 19, 20 et 21), et un centre industriel pour objets manufacturés à exporter. Du fait de ces différentes activités, Surat apparaît comme un centre économique et culturel actif qui regroupait communautés et ethnies d'une multitude d'horizons (fig.23 : une gravure représentant des Surtis, habitants de Surat ; et fig.24 un dessin d'une fête donnée à l'occasion du mariage de la fille du gouverneur).

A partir du XVIIIe siècle, Surat continua à jouer un rôle important dans certaines activités commerciales, mais elle ne sut recouvrir sa gloire passée après l'émergence du pouvoir britannique en Inde et le développement de Bombay (ici trois peintures de Surat datées du XIXe siècle, fig. 25, 26, 27).



1.*



2.*

1. Akbar's Triumphant Entry into Surat, 1590-1595. From *Akbarnama*. By Farrukh Beg.
© V&A Images, Victoria and Albert Museum,
(IS.2:117-1896)

2. "De stadt Souratte gelegen op de noorder breete van" Surat City, 17thC.
© Bibliothèque nationale de France, P186983[Vd-25(11)-Fol.]

1. Entrée triomphale du Sultan Akbar à Surat, 1590-1595. Tiré de l'*Akbarnama*. By Farrukh Beg.
© V&A Images, Victoria and Albert Museum (IS.2:117-1896)

2. "De stadt Souratte gelegen op de noorder breete van". Cité de Surat, XVIIe siècle.
© Bibliothèque nationale de France, P186983[Vd-25(11)-Fol.]



3.*



4.



5.



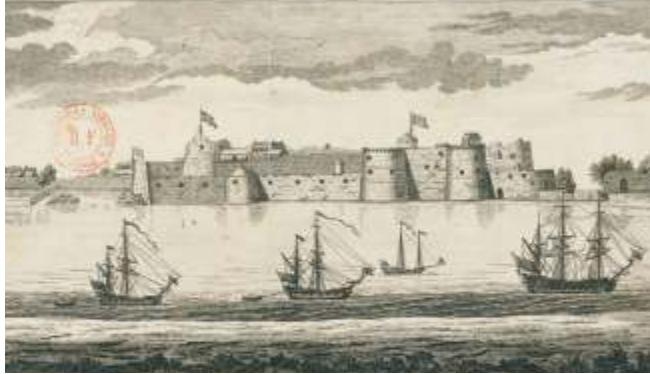
6.



7.



8.*



9.



10.*

3. "Gezicht op de haven van Suratte" (View of the harbour of Surat). Anonym, 1670. Oil on canvas.

© Rijksmuseum (SK-A-4778)

4. "Gezicht op Surat, 1629" (View of Surat). By Adriaen Matham, 1632. Etching and engraving.

© Rijksmuseum (RP-P-OB-75.466)

5. "Gezigt van Suratte" (View of Surat).

© National Library of the Netherlands

Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, 693C6dXI, top. 289

6. "De Stadt Sourat" (Surat City).

© National Library of the Netherlands Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, 388A4 deelI, nap. 284

7. "Gezicht op Suratte" (View of Surat).

© National Library of the Netherlands Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, no. 227K3deelVII, nap. 104

8. "Suratte." From Baldaeus, 1672.

© Bibliothèque nationale de France (GEFF-8486 (12))

9. A view of Surat. 1799

© Bibliothèque nationale de France (GDD-2987 (6851))

10. "Die Stadt Suratte in Ost-Indien." By François. Xav. Habermann, 1750.

© Bibliothèque nationale de France

3. "Gezicht op de haven van Suratte" (Vue du port de Surat). Anonyme, 1670. Huile sur toile.

© Rijksmuseum (SK-A-4778)

4. "Gezicht op Surat, 1629" (Vue de Surat). Adriaen Matham, 1632. Gravure.

© Rijksmuseum (RP-P-OB-75.466)

5. "Gezigt van Suratte" (Vue de Surat).

© National Library of the Netherlands Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, 693C6dXI, top. 289

6. "De Stadt Sourat" (Cité de Surat).

© National Library of the Netherlands Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, 388A4 deelI, nap. 284

7. "Gezicht op Suratte" (Vue de Surat).

© National Library of the Netherlands Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, no. 227K3deelVII, nap. 104

8. "Suratte." Baldaeus, 1672.

© Bibliothèque nationale de France (GEFF-8486 (12))

9. Une vue de Surat. 1799

© Bibliothèque nationale de France (GDD-2987 (6851))

10. "Die Stadt Suratte in Ost-Indien." François. Xav. Habermann, 1750.

© Bibliothèque nationale de France



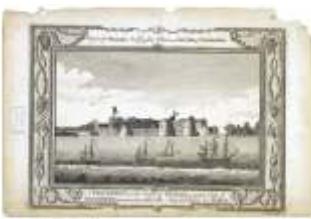
11.



12.*



13.



14.



15.*



16.



17.*



18.*



19.*

11. "La Ville de Suratte, dans l'Empire du Mogol" (The City of Surat in the Mughal Empire). By Pieter Boudewyn van der Aa, 1720.
 © The British Library (P207)

12. Surat. By Manesson Mallet, 1689
 © Bibliothèque nationale de France (GEFF- 335 (II, 49))

13. "A view of Surat". By Michelangelo Rooker, 1760-80.
 © The British Library (P206)

14. "A Prospect of the Castle of Surat, a great city of Indostan, commonly called the Mogul Empire in India." By John Goldar, 1782.
 © The British Library, (P205)

15. "Surat on the Banks of the Tappee." By James Forbes, 1834.
 © The British Library (455.c.7, Plate 27)

16. "Plan of the Castle of Surat." 1799.
 © Bibliothèque nationale de France (GDD-2987 (6850))

17. "Castle Surat with the project Repairworks", ca 1760.
 © Bibliothèque nationale de France (GEC- 9577)

18. View of the port of Surat, c.1677-80 AD
 © Khalili Collection (MSS1025 fol io 2b)

19. "De Hollandse loge op Surat" (Dutch Logie in Surat), 1629. By Adriaen Matham, 1632. Etching and engraving.
 © Rijksmuseum (RP-P-OB-75.465)

11. "La Ville de Suratte, dans l'Empire du Mogol". Pieter Boudewyn van der Aa, 1720.
 © The British Library (P207)

12. Surat. Manesson Mallet, 1689
 © Bibliothèque nationale de France (GEFF- 335 (II, 49))

13. Une vue de Surat. Michelangelo Rooker, 1760-80.
 © The British Library (P206)

14. Une perspective du château de Surat, une grande cité de l'Hindoustan, connue comme l'empire moghol d'Inde. John Goldar, 1782.
 © The British Library, (P205)

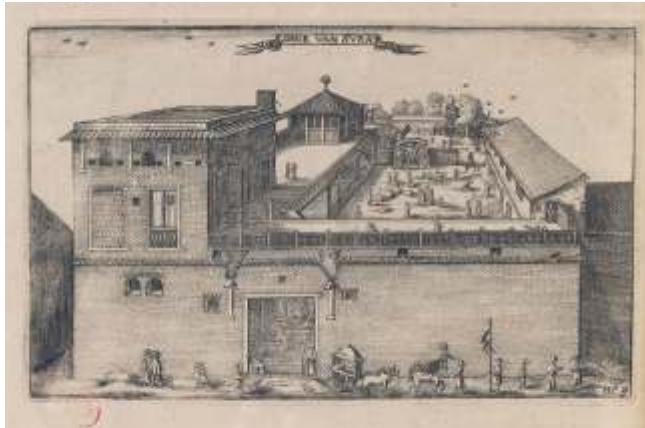
15. Surat sur le banc de la "Tappee". James Forbes, 1834.
 © The British Library (455.c.7, Plate 27)

16. Plan du château de Surat. 1799.
 © Bibliothèque nationale de France (GDD-2987 (6850))

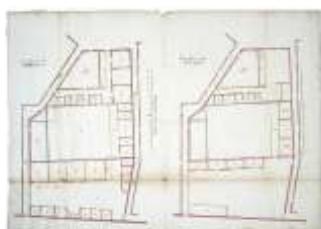
17. Château de Surat avec projets de rénovations, ca 1760.
 © Bibliothèque nationale de France (GEC- 9577)

18. Vue du port de Surat, vers 1677-80.
 © Khalili Collection (MSS1025 fol io 2b)

19. "De Hollandse loge op Surat" (Factorie hollandaise à Surat), 1629. Adriaen Matham, 1632. Gravure.
 © Rijksmuseum (RP-P-OB-75.465)



20.



21.*



22.



23.*



24.*



25.



26.



27.*

20. "Logie van Suratte 1646." From Pieter van den Broecke's *Voyages to the West Africa and Asia 1605-1630* by Isaac Commelin, Amsterdam, 1646.

© Bibliothèque nationale de France

21. Floor plan of the Dutch lodge at Surat.

© National Archive, La Hague (VEL0871)

22. General view of the cemetery, Surat. Unknown, 1925.

© The British Library (Photo 201/31)

23. "Inwoners van Suratte" (Inhabitants of Surat). By Carel Allard, 1726. Etching.

© Rijksmuseum (RP-P-OB-83.036-237)

24. Elephants on parade with music and fireworks for the marriage of the daughter of Surat governor. By Jan Luyken, 1689. Etching.

© Rijksmuseum (RP-P-1896-A-19368-802)

25. "Surat castle in Gujarat, India. Hilltop fort." From J.B. Bellasis, 1822-56.

© The British Library (WD 14787a)

26. "View of Surat from across the River Tapti." By A van Heen, 1782.

© The British Library (WD1057)

27. "The River Taptee, Surat, from the Fort." By William Carpenter, 1853.

© The British Library (Wd3884)

20. Factorie hollandaise à Surat, 1646. Tiré des *Voyages to the West Africa and Asia 1605-1630* de Pieter van den Broecke, par Isaac Commelin, Amsterdam, 1646. © Bibliothèque nationale de France

21. Plan du rez-de-chaussée de la factorie hollandaise de Surat.

© National Archive, La Hague (VEL0871)

22. Vue générale du cimetière, Surat. Photographe inconnu, 1925.

© The British Library (Photo 201/31)

23. Habitants de Surat. Carel Allard, 1726. Gravure.

© Rijksmuseum (RP-P-OB-83.036-237)

24. Eléphants en parade avec musique et feu d'artifices pour le mariage de la fille du gouverneur de Surat. Jan Luyken, 1689. Gravure.

© Rijksmuseum (RP-P-1896-A-19368-802)

25. Château de Surat dans le Gujarat, Inde. Fort sur la colline. J.B. Bellasis, 1822-56.

© The British Library (WD 14787a)

26. Vue de Surat depuis l'autre côté du fleuve Tapti. A van Heen, 1782.

© The British Library (WD1057)

27. "The River Taptee, Surat, from the Fort." By William Carpenter, 1853.

© The British Library (Wd3884)

Society

Craftsmen, traders, middlemen, pilgrims, travellers and soldiers could meet in the sea ports of Gujarat (the pictures 1 and 2 are Gujarati paintings in pilgrim books for Mecca; pict. 3, a portrait of Henry Avery (1659-after 1696), the famous English pirate of the Atlantic and Indian Ocean who became very rich after capturing, about eight miles off Surat, a ship belonging to the Mughal Emperor Aurangzeb in 1694; picture 4 a 19th century photograph of mat weavers working at Surat).

Trade activity and overseas connections brought in Gujarat people from broad origins and various cultures (here a Mughal painting of a European, pict.5; two photographs of Indian Parsis, pict. 6 and 7; and a copy of the Videvdad, the Zoroastrian lawbook containing the rules for dealing with pollution and crime. This manuscript is one of the oldest existing Zoroastrian document, copied in 1323 in Navsari, Gujarat, by the scribe Mihraban Kaykhusraw, pict. 8).

Société

Artisans, marchands, intermédiaires, pèlerins, voyageurs et soldats pouvaient se rencontrer dans les ports du Gujarat (les figures 1 et 2 sont des peintures tirées de livre de pèlerinage pour la Mecque; la figure 3 est un portrait de Henry Avery (1659-après 1696), le célèbre pirate anglais de l'atlantique et de l'océan indien. Il devint extrêmement riche après la capture, huit miles au large de Surat, d'un navire appartenant au sultan moghol Aurangzeb en 1694; fig. 4 : une photographie prise au XIXe siècle de tisserands de nattes à Surat).

Le commerce et les connexions avec d'autres régions de l'océan indien attira dans le Gujarat des personnes d'origines différentes et de cultures multiples (ici, fig.5, une peinture moghole d'un européen ; fig.6 et 7, deux photographies de parsi ; et fig.8, un exemplaire du Videvdad, le livre de lois zoroastrien, contenant les règles relatives à la pollution et au crime. Ce manuscrit, copié en 1323 à Navsari dans le Gujarat par le scribe Mihraban Kaykhusraw, est l'un des plus anciens documents zoroastriens existants).



1. Miniature of Mecca, 19th century.
©The British Library (Or. MS 16211, ff. 14v-15)

2. The Holy Shrine of Mecca, from a 17th century pilgrim book.
©The British Library (Or. MS 343 ff. 17v-18)



1. Miniature de la Mecque, XIXe siècle.
©The British Library (Or. MS 16211, ff. 14v-15)

2. Le "sanctuaire" de la Mecque, tiré d'un livre de pèlerinage du XVIIe siècle.
©The British Library (Or. MS 343 ff. 17v-18)



3.



4.*



5.*



6.*



7.*



8.*

3. Henry Avery, the richest pirate. Print, 1736.
 © National Maritime Museum, London (PBB1047)

4. "Surate mat weavers". By Bourne and Shepherd, 1870.
 © The British Library (Photo 127/(83))

5. Portrait of a European. Opaque watercolour and gold on paper, ca. 1590.
 © V&A Images, Victoria and Albert Museum, (IM.386-1914)

6. "Parsee lady". By Bourne and Shepherd, 1870.
 © The British Library, Photo 127/(88)

7. "A Parsee Duster (priest)". By Bourne and Shepherd, 1870.
 © The British Library (Photo 127/(75))

8. The Videvdad in Avestan and Pahlavi. Copied in 1323 in Navsari, Gujarat, by the scribe Mihraban Kaykhusraw.
 © The British Library (MS Avestan 4, folios 265v-266r: Chapter 19, verses 6-9)

3. Henry Avery, le plus riche des pirates. Imprimé, 1736.
 © National Maritime Museum, London (PBB1047)

4. Tisserands de nattes à Surat. Bourne and Shepherd, 1870.
 © The British Library (Photo 127/(83))

5. Portrait d'un européen. Aquarelle opaque et or sur papier, vers 1590.
 © V&A Images, Victoria and Albert Museum, (IM.386-1914)

6. Une femme parsie. Bourne and Shepherd, 1870.
 © The British Library, Photo 127/(88)

7. Un prêtre parsi. Bourne and Shepherd, 1870.
 © The British Library (Photo 127/(75))

8. Le Videvdad en avestan et pahlavi. Copié en 1323 à Navsari dans le Gujarat, par le scribe Mihraban Kaykhusraw.
 © The British Library (MS Avestan 4, folios 265v-266r: Chapter 19, verses 6-9)

Exhibits

Saudagiri prints (from the Persian term 'saudar' for 'trade') are representative objects for the trade and global commercial system of the Indian Ocean in the late medieval period: as an exclusive export fabric, they were produced following the detailed instructions received from Thailand and the Indonesian Archipelago, where their ostentatious character was conferring on the wearer a particular social status. From the 17th century, Surti Agents were commissioning pattern books from Ayuthya and Bangkok, and sending them to the block makers in Pethapur near Ahmedabad (here two silk saris produced by artist Damodar Vithaldas Gajjar following the *Saudagiri* tradition).

Objets

Les motifs des étoffes saudagiries sont caractéristiques des traditions artisanales minutieuses du Gujarat dans le domaine de la sculpture et de l'impression des tissus.

Le 'saudagiri' (du persan 'saudar' pour 'commerce') est également un objet représentatif du commerce et du système économique global de l'océan indien à l'époque médiévale tardive : ces tissus d'exportation exclusifs étaient produits dans le Gujarat en suivant les instructions détaillées des commandes thaïlandaises et indonésiennes. Ces pays étaient en effet très demandeurs de ces étoffes qui avaient un rôle social et ostentatoire majeur, offrant à la personne qui les portait un statut social particulier. A partir du XVIIe siècle, les agents surtis commissionnaient des livres de motifs produits à Ayuthya et Bangkok, et les envoyait à Pethapur près d'Ahmedabad, auprès des menuisiers, fabricants des blocs de bois servant à l'impression des tissus (ici deux saris de soie fabriqués par l'artiste et imprimeur de tissus Damodar Vithaldas Gajjar selon la tradition saudagirie, vers 2010).



1.



2.



3.



3.



4.



5.

1. *Saudagiri Sari*. Block carving and printing tradition from Pethapur for export fabrics.
Block carving and printing by B.V. Gajjar.

2. *Hundis*. Financial documents for travellers, 19-20th C.
 © Darshak Itihas Nidhi

3. "Ports and anchorages on the Kathiawar coast": map of 7 Saurashtra harbours.
 Engraved 1929, London, with corrections 1954
 © Darshak Itihas Nidhi

4. *Pulley block*, Unknown origin, c. mid 19thC.
 © Darshak Itihas Nidhi

5. *Sextant*, Unknown origin, c. mid 19thC.
 © Darshak Itihas Nidhi

1. *Sari Saudagiri*. Tradition de sculpture de blocs de bois et impression de tissus pour l'exportation.
Sculpture et impression: B.V. Gajjar.

2. "Hundis". Documents financiers pour voyageurs, XIXe-XXesiècle.
 © Darshak Itihas Nidhi

3. Ports et lieu d'encrage près de la côte du Kathiawar: carte de 7 ports saurashtriens. Gravé en 1929, à Londres, corrections: 1954
 © Darshak Itihas Nidhi

4. Poule, origine inconnue (collectée dans le Kachchh), milieu du XIXe siècle.
 © Darshak Itihas Nidhi

5. Sextant, origine inconnue, milieu du XIXe siècle.
 © Darshak Itihas Nidhi

References

- Introduction: Dames, M L (tr. and ed.), 2002, *The Book of Duarte Barbosa*, 2 Vols, first published London, Haklyut Society 1918-1921; New Delhi, Asian Educational Services, second reprint.
- Mangrol: Dames, Mansel Longworth (ed.), 2005, *The Book of Duarte Barbosa: an account of the countries bordering on the Indian Ocean and their inhabitants*, Asian Educational Services, New Delhi, p.59
- Gogha: Rogers, Alexander and Beveridge, Henry, 1909–1914, *The Tuzuk-i-Jahangiri Or Memoirs Of Jahangir*, Royal Asiatic Society, London, chapter "The twelfth new year's feast after my auspicious accession".
- Cambay: Yule, H. and Cordier, H., edition and translation, 1975 (reprint), *The book of Sir Marco Polo*, London, 1871, reprint Amsterdam, chap XXVIII.
- Bharuch: Elliot-Dowson, 1952 (reprint), *Elliot and Dowson's History of India as Told by its own Historians*, 1867-1877, London, reprinted by Cosmopolitan Publishers, Aligarh, Vol.1, Part I, chap VIII, p.74.



ALLIANCE FRANÇAISE D'AHMEDABAD

The only official representation of France in Gujarat, the Alliance Française is in its essence, a local organisation endeavouring to participate actively in the dynamics and the development of Gujarat. Our institution develops the image of being the meeting place for debating ideas in all domains, facilitating the understanding and exchange between the Indian and the French culture.

Our objectives are to reinforce the already robust Franco-Indian collaborations in all domains of expertise and to present a dynamic, innovative and modern image of France so as to tender it an attractive destination to work with.

Alliance Française d'Aحمدabad (AFA) is an Indian association that aims at developing bonds between France and India by promoting French language, culture and exchanges on scientific and technological grounds. The Alliance Française d'Aحمدabad also belongs to the Alliance Française network: a cultural network of a global scale and a teaching facility without equal managed by the Foundation Alliance Française in Paris. The 950+ branches worldwide are meeting places for people who love France, want to know it better and learn its language. For its various activities, AFA benefits from the institutional support of the French Embassy in India and from the Consulate General of France in Mumbai.

Over the years, the Alliance Française d'Aحمدabad has found its place and gained legitimacy in a city that is in constant development, thus becoming an essential centre for learning French as well as for soaking up the local art scene. Thus, alongside the four buildings designed by Le Corbusier in Ahmedabad (world's largest concentration of works by Le Corbusier), the Alliance Française received over 2900 students in 2012 and tirelessly works to promote an attractive and dynamic image, one that opens up French culture and creativity, welcomes other cultures and is capable of providing a special place for Indian artists because of an approach based on the interaction and the development of Indo-French co-operation.

The Alliance Française d'Aحمدabad, with its annex established in 2003 in the city of Baroda, the cultural capital of the country, remains the only French operator in the state of Gujarat to be able to advance and protect the promotion of French, both at an educational as well as a cultural level. Only reference institution, the services of our Alliance has gained legitimacy through time thanks to the seriousness and reliability of its teaching.



Acknowledgment

The exhibition would not have been possible without the kind support of the permission and reproduction teams of involved museums, libraries and institutions. Special thanks to the Khalili Foundation for granting us permission to reproduce the "View of the port of Surat, c.1677-80 AD".

We thank Dr. Ashok Rajeshirke for the captions of the objects.

We thank Alpana Parida for proof reading the text of the catalogue.

Remerciements

Cette exposition n'aurait été possible sans le constant soutien des équipes de reproduction et de permission des musées, bibliothèques et institutions que nous avons contactées pour l'obtention des documents. Merci particulièrement à la fondation Khalili pour la permission de reproduire la "Vue de port de Surat, vers 1677-80".

Nous remercions Dr. Ashok Rajeshirke pour les légendes des objets.

Nous remercions Alpana Parida pour la relecture du texte anglais du catalogue, et Philippe Martin pour la relecture du texte français.



EXHIBITION ON

PORT TOWNS OF GUJARAT

CITÉS PORTUAIRES DU GUJARAT

CATALOGUE D'EXPOSITION

A l'occasion de l'inauguration de la nouvelle Alliance Française d'Ahmedabad
et de la Maison du Patrimoine.

Ahmedabad, Inde
6 avril 2013