

**L'OUVERTURE DE LA ROUTE MARITIME DE L'OCEAN INDIEN
PAR LE PORTUGAL (1497-1503)**

Guy SAUPIN
CRHIA
Université de Nantes

Abstract

The opening of the commercial sea route to the Indian Ocean by the Portuguese is established through four expeditions between 1497 and 1503, including three under State monopoly and one associating Crown parity and private initiative. This is the completion of a process whose roots are ancient, in a strong cumulative medieval heritage whose effects are concentrated in Portugal throughout the fifteenth century. Innovation is part of the initiation of the first globalization conducted on the initiative of the Iberians. This is not about discovering a new world but rather about the creation of a new sea route in an Old World whose knowledge in Europe remains very imperfect -because usually second-hand- largely penetrated by the mythologizing. Its implementation also requires the Portuguese to review their representations faced to the encountered realities. A closer analysis shows that the invention actually performs a true creation in the Atlantic Ocean and a recovery in the Indian Ocean.

L'ouverture de la route maritime commerciale de l'océan Indien par les Portugais est établie à travers quatre expéditions entre 1497 et 1503, dont trois sous monopole d'État et une mixte associant à parité la Couronne et l'initiative privée¹. Il s'agit de l'achèvement d'un processus dont les racines sont anciennes, dans un fort héritage médiéval cumulatif dont les effets se sont concentrés dans le Portugal tout au long du XV^e siècle². L'innovation s'insère dans l'amorce de la première mondialisation à échelle planétaire menée sur l'initiative des Ibériques³. Il n'est pas question de découverte d'un Nouveau Monde, mais bien

¹ *Voyages de Vasco de Gama : relations des expéditions de 1497-1499 & 1502-1503* (traduction de Paul Teyssier et Paul Valentin), Paris, Chandeigne, 1995 (préface de Jean Aubin). A. VELHO, *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama*, Lisbonne, 1987. *The voyage of Pedro Álvares Cabral to Brasil and India* (traduction William Brooks Greenlee), Londres, Hakluyt Society, 1937. C. M. RADULET, L. F. THOMAZ, *Viagens portuguesas a India (1497-1513) : Fontes italianas para sua história*, Lisbonne, CNCDP, 2002.

² M. MOLLAT (dir.), *Les grandes voies maritimes dans le monde aux XV^e-XIX^e siècles*, Paris, 1966.

³ G. SAUPIN (dir.), *La péninsule ibérique et le monde, 1470-1640*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, p. 7-16, 311-337.

NOUVELLES ROUTES MARITIMES

de la création d'une nouvelle route maritime dans un Ancien Monde dont la connaissance en Europe reste très imparfaite, parce que le plus souvent de seconde main, largement pénétrée par la mythification. Sa mise en place oblige d'ailleurs les Portugais à une révision rapide de leurs représentations face aux réalités rencontrées⁴. Une analyse plus fine montre que l'invention procède en réalité d'une addition d'une véritable création dans l'océan Atlantique et d'une récupération dans l'océan Indien.

Si l'initiative est portugaise⁵, à condition d'inclure dans cette acceptation les étrangers établis dans ce promontoire atlantique de l'Europe⁶, elle ne peut se comprendre sans la prise en compte des réactions fort diverses des nombreuses autorités politiques et diasporas marchandes structurant le commerce médiéval dans l'océan Indien⁷. Une saine distanciation avec l'eurocentrisme de l'historiographie traditionnelle est un préalable épistémologique indispensable⁸. La montée en force de l'encadrement de l'État, encore largement défini par l'ensemble des relations individuelles et clientélistes de la dynastie Avis avec la noblesse, n'annule pas la force des intérêts privés qui ont lourdement pesé jusqu'aux années 1470 et qui reviendront en force au cours du XVI^e siècle.

Ces considérations ont inspiré les trois grands axes de réflexion qui structurent cette analyse de l'ouverture de la route maritime directe entre l'Europe et le subcontinent indien. À quel projet économique et religieux correspond cette initiative et quelles en sont les forces motrices ? Sur quelle maîtrise nautique en matériels et savoir-faire ce nouveau circuit s'est-il appuyé ? Dans quel jeu d'acteurs la projection portugaise a-t-elle trouvé des ressources pour imposer sa présence avant de s'en réserver la meilleure part pendant plus d'un siècle ? L'ouverture d'une route maritime à l'aube des temps modernes ne peut être qu'un phénomène complexe, point d'orgue grand désenclavement du monde engagé en Europe depuis le XIII^e siècle⁹.

⁴ F. BETHENCOURT, K. CHAUDHURI (dir.), *Historia da Expansao Portuguesa*, Lisbonne, Circulo de Leitores, 1998, vol. 1. Jean AUBIN, *Le latin et l'astrolabe. Recherches sur le Portugal de la Renaissance, son expansion en Asie et les relations internationales*, Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian, Lisbonne-Paris, 2000, vol. 3. Voir spécialement, « À propos de Vasco de Gama », p. 131-148 ; « À propos des récits du premier voyage de Vasco de Gama », p. 455-481.

⁵ L. de ALBUQUERQUE, F. C. DOMINGUES (dir), *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*, Lisbonne, Circulo dos Leitores, 1994, 2 vol.

⁶ J. AUBIN (éd.), *La Découverte, le Portugal et l'Europe*, Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian, 1990.

⁷ S. SUBRAHMANYAM, *L'Empire portugais d'Asie, 1500-1700. Une histoire politique et économique*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999.

⁸ S. SUBRAHMANYAM, *Vasco de Gama*, Paris, Alma éditeur, 2012 (*The carrier and legend of Vasco da Gama*, Cambridge, 1997). Geneviève BOUCHON, *Vasco de Gama*, Paris, Fayard, 1997. P. BOUCHERON (dir.), *Histoire du monde au XVI^e siècle*, Paris, Fayard, 2002. J.-P. RUBIES, « The Worlds of Europeans, Africans and Americans, c. 1490 », in P. D. MORGAN, *The Oxford Handbook*.

⁹ J.-M. SALMANN, *Le grand désenclavement du monde, 1200-1600*, Paris, Payot, 2011.