



MEMOIRE DE STRATEGIE

**LA STRATEGIE PORTUGAISE DANS
L'OCEAN INDIEN AU XVIème SIECLE**

**L
C
L

A
r
n
a
u
t**

**M
o
r
e
i
r
a**

**V
è
m
e**

**P
r
o
m
o
t
i
o
n**

**G
r
o
u
p
e**

**D
-
3**

**P
a
r
i
s
,
l
e
2
4
m
a
r
s
1
9
9
8**

TABLE DES MATIÈRES

-
-
-
-
-
-

INTRODUCTION	2
1. L'OBSESSION PAR L'ORIENT	2
1.1 De Ptolémée à Marco Polo	2
1.2 Un temps de transition	3
1.3 Premiers enseignements	5
2. UNE STRATEGIE GLOBALE	6
2.1 La Nation se mobilise	6
2.2 Les piliers de la stratégie portugaise	7
2.2.1 L'organisation stratégique de l'espace	7
2.2.2 La maîtrise de la puissance navale	10
2.2.3 Les fortifications	11

2.3 Manoeuvres en appui de la stratégie	12
2.3.1 La manoeuvre diplomatique	12
2.3.2 La manoeuvre économique	13
2.3.3 La manoeuvre religieuse	13
2.3.4 La manoeuvre de discrimination positive	14
3. LE DECLIN	14
4. CONCLUSION	17
-	
BIBLIOGRAPHIE	18

INTRODUCTION

Il y a quatre mois, nous avons étudié les intérêts portugais dans l'espace atlantique. Nous avons essayé de les comprendre et de déterminer la politique extérieure la plus adéquate. Sur l'échiquier des relations internationales

contemporaines nous avons joué avec des instruments assez pacifiques, comme la diplomatie, la coopération économique ou le rayonnement culturel.

Aujourd'hui nous changerons complètement de sujet. L'océan Indien remplacera l'océan Atlantique nous reculerons au XVIème siècle et, surtout, notre analyse sera orienté selon une autre méthode : la Géopolitique cède la scène à la Stratégie. L'affrontement violent de volontés, voire la guerre, sera la matière première de ce mémoire.

Ce qui rend passionnant l'étude de la stratégie portugaise dans Océan Indien au XVIème siècle est le constat que cette stratégie est dirigée ou orientée par l'État, pluridisciplinaire et qu'elle mobilise toute la société portugaise de l'époque. En étudiant le XVIème siècle portugais il est facile de constater que nous sommes devant un cas assez particulier de l'histoire des nations: en effet il est très rare de trouver un état possédant une vision claire de ses objectifs, sachant comment les atteindre, disposant des moyens ou de la capacité de les produire et, surtout, ayant la ferme volonté de les employer.

Dans un premiers temps, nous essaierons de comprendre l'obsession portugaise pour l'océan Indien. Ensuite nous organiserons les idées de force qui ont orienté sa stratégie pendant le XVIème siècle. Finalement nous essaierons d'énoncer les raisons qui ont contribué au progressif déclin de l'empire portugais en Orient à partir de la fin de ce même siècle.

1. L'OBSESSION POUR L'ORIENT

1.1 De Ptolémée à Marco Polo

Depuis l'antiquité classique, les européens connaissent l'existence de l'océan Indien. La Cosmographie de Ptolémée, par exemple, montre déjà cet océan. Une des sources de cette connaissance était le commerce qui prospérera pendant des siècles à travers un parcours mixte de caravanes terrestres au Proche-Orient et de transport en vaisseaux utilisant la Mer d'Arabie, le Golfe Persique, la Mer Rouge et la Méditerranée.

Si les Européens connaissent déjà les richesses apportées par ce commerce au XIII^{ème} siècle, l'énorme succès du récit du voyage de Marco Polo, contribue largement à semer dans l'imaginaire occidental l'idée d'un Orient tapissé autant de richesses que de choses bizarres. L'intérêt occidental pour l'Orient n'aboutira à une exploration plus poussée parce que, en 1453, la chute de Constantinople aux mains des Ottomans, verrouillera l'accès de la chrétienté à l'Orient. Le commerce passe donc aux mains des musulmans entre l'Inde et la Méditerranée Orientale, et aux mains des Vénitiens en ce qui concerne la distribution des produits en Europe. Les épices arrivent en petites quantités sur les marchés européens et les impôts payés tout au long du parcours augmentent beaucoup son coût.

Il est évident que le transport maritime utilisant le contournement austral de l'Afrique permettrait de résoudre les problèmes liés à la demande croissante des produits orientaux en Europe et, surtout, réduire son prix. Toutefois au début du XV^{ème} siècle cette idée est considérée comme un peu absurde, parce que la cartographie de Ptolomée, qui reste la référence, représente l'Atlantique et l'Océan Indien comme des mers fermées, donc sans liaison entre elles. L'idée d'arriver en Inde par voie maritime, donc de rompre avec la tradition ptolomaique, ne se consolidera dans l'imaginaire portugais qu'au milieu du XV^{ème} siècle, presque quarante ans après le commencement de son épopée maritime.

1.2 Un temps de transition

Si nous pouvons trouver les motivations les plus différentes pour expliquer l'intérêt portugais à découvrir la liaison entre les océans Atlantique et Indien, il y a deux justifications qui nous semblent déterminantes : l'aspect économique et l'aspect religieux. Les deux aspects sont, dans le cas portugais, si dépendants l'un de l'autre qu'il est difficile de les hiérarchiser. Ce mélange étrange est, certes, le résultat d'un temps de transition entre l'esprit des croisades du Moyen Age et l'ouverture de l'esprit de la Renaissance. Au Portugal, un homme incarne cette mentalité duelle : l'Infant Dom Henrique.

Le Navigateur est, en effet, le représentant paradigmatique de l'aspect religieux et de l'aspect commercial. Son chroniqueur fidèle, Gomes Eannes de Azurara à propos de l'exploration des côtes africaines affirme que l'Infant avait l'espoir de trouver des villes de chrétiens avec lesquels on pourrait établir des relations commerciales (...) et peut-être un roi chrétien avec une foi importante qui pourrait l'aider dans la lutte contre les musulmans. Commerce et religion marchent donc main dans la main.

L'esprit religieux de l'Infant résulte de son rôle de chef d'un des plus influents ordres religieux portugais de l'époque, l'Ordre du Christ. Les vaisseaux portugais partiront avec la croix du Christ dessinée dans leurs voiles et se considéreront comme les ambassadeurs de la chrétienté. L'évangélisation du monde non-chrétien sera considérée comme une mission majeure et la présence de religieux dans les navires sera usuelle. Cette religiosité se traduira par une fidélité au Pape et aura comme contrepartie l'obtention de bulles papales favorisant l'exclusivité de la présence portugaise. En 1456, par exemple, le Pape Calixte III concède à l'Ordre du Christ la primauté de l'évangélisation à partir du Cap Bojador jusqu'en Inde.

Son esprit d'entrepreneur commercial lui vient de son rôle d'administrateur des biens de l'ordre du Christ, ordre aussi puissant que riche parce qu'il avait hérité tous les biens de l'Ordre des Templiers au temps de sa dissolution. Cette disponibilité financière permettra à l'Infant l'envoi de missions de découverte et l'établissement d'un commerce profitable toute au long de la côte occidentale africaine.

La mort du Navigateur et le règne de Afonso V ralentiront la progression des découvertes vers le Sud. L'effort ne sera relancé que par le roi Dom João II (1481-1495). Pendant que l'exploration maritime en Atlantique avance vers le Sud, le roi João II lance une campagne de renseignement stratégique dans la profondeur: où se situent les pays producteurs d'épices, quelles en sont les réseaux commerciaux, quelles sont les forces en présence en océan Indien, les Portugais pourront-ils trouver des royaumes chrétiens alliés sur place?

Un premier essai pour répondre à ces questions, au début des années 80 aboutira à un échec. Les envoyés de João II ne dépasseront pas le Proche Orient, ne sachant pas parler l'arabe. Persistant, João II prépare soigneusement une deuxième mission. En mai 1487, Pêro da Covilhã et Afonso de Paiva, spécialistes en arabe et expérimentés en renseignement, sont envoyés respectivement en Inde et en Afrique Orientale. Le deuxième explorateur décédera avant d'accomplir sa mission en Abyssinie, mais Pêro da Covilhã, en revanche, accomplira sa mission et celle de son compagnon: il sera en Aden, Calecut, Goa et Ormuz, avant de se rendre au Caire. Ensuite il ira parcourir la côte orientale d'Afrique cherchant des indications portant sur la liaison entre les océans Atlantique et Indien avant de se fixer en Abyssinie, à la cour du mythique Prêtre Jean. De son compte rendu, envoyé à partir du Caire en 1491, João II obtiendra une idée assez précise du commerce des épices en Océan Indien. Calicut est identifiée comme le grand port d'échange de marchandises en Inde. En ce qui concerne Aden et Ormuz ils seront identifiées comme les points de passage obligatoire pour le commerce qui

nourrit la Méditerranée. On verra par la suite, l'importance de ces renseignements dans la stratégie Portugaise dans l'Océan Indien au XVI^{ème} siècle.

1.3 Premiers Enseignements

Dom João II décédera avant de voir son rêve réalisé. Il fêtera quand même la découverte du cap de Bonne Espérance, l'exploit de Bartolomeu Dias en 1488 qui ouvrira la porte de l'Océan Indien. Le roi Dom Manuel I sera son successeur et savourera l'arrivée des Portugais en Inde.

Le 4 juillet 1497, après une grande messe et un cortège imposant, la flottille de Vasco da Gama quitte le port de Lisbonne pour réaliser la première expédition qui allait atteindre l'Inde.

Il y a deux détails intéressants dans l'exploit de Vasco da Gama: le premier est qu'on abandonne la caravelle en profit de la nef, un vaisseau avec un bord plus haut, mieux équipé en artillerie, mais surtout avec une capacité de transport de cargaison très supérieure à celle de la caravelle. On a donc l'intention de faire du commerce dès le premier contact. Le deuxième détail est que, s'il a fallu plus de quatre vingt ans d'expéditions pour découvrir la côte occidentale africaine, on estime qu'on peut parcourir au premier essai toute la côte orientale d'Afrique et en plus arriver en Inde. Pourquoi ? Parce qu'on sait, depuis les renseignements de Pêro da Covilhã, que l'Océan Indien est depuis longtemps utilisé par toute sorte de voiliers, donc on peut profiter de l'expertise de pilotes locaux pour connaître le régime de vents en Océan Indien.

Après dix mois et demi de voyage et de nombreuses péripéties, Vasco da Gama arrivera à Calicut le 20 mai 1498. Le roi de Calicut le recevra très froidement. En outre, les commerçants déjà installés sur place voyaient avec suspicion l'arrivée d'un concurrent qui n'occultait pas son désir de devenir un partenaire importante dans le commerce de l'Orient. C'est de justesse que Vasco da Gama échappera aux différents traquenards et réussira à retourner à Lisbonne avec son équipage.

S'il est rentré à bon port avec des épices variées, les enseignements de ce première voyage laissent très peu d'espace à l'optimisme :

- La côte orientale d'Afrique était islamisée à partir du Mozambique. L'accueil des vaisseaux chrétiens avait été froid ou hostile;
- Si le royaume chrétien de l'Abyssine existait, son influence restait très faible dans la région. Les Portugais ne pouvaient que compter sur eux mêmes en Océan Indien;
- Les Portugais avaient établi des contacts en Inde avec des sociétés aussi puissantes que la leur.

L'année suivante une expédition forte de 13 vaisseaux et de 1 500 hommes, commandée par Pedro Alvares Cabral, part en direction de l'Inde. Les enseignements de la première expédition ont été bien compris: La capacité de transport a été doublé (donc le commerce est le but premier), mais elle est préparé pour un affrontement militaire si nécessaire. Il est clair que la couronne portugaise prépare une stratégie de confrontation en océan Indien.

Les Portugais devaient affronter des concurrents qui faisaient le commerce des mêmes produits, qui avaient les mêmes fournisseurs et les mêmes clients et qui voulaient traiter directement avec l'Europe. L'usage de la force était incontournable pour un petit groupe d'hommes dont les adversaires, nombreux, ne manquaient de rien - pas même d'armes -, fussent-elles moins perfectionnées.

2. UNE STRATÉGIE GLOBALE

2.1 La Nation se Mobilise

Le rêve de l'Orient mobilisera la plupart des énergies du Portugal de la fin du XVème à la fin du XVIème siècle. Toutes les classes sociales se sentiront concernés par cette épopée : le peuple misérable attiré par la possibilité d'y faire fortune, les ordres religieux qui y trouvent la bonne direction de l'évangélisation, la bourgeoisie conquise par l'idée de faire transférer à Lisbonne la richesse des républiques italiennes, la noblesse - peut-être la classe la moins motivée - à la recherche de notoriété et finalement le roi, dernier décideur, désireux de contribuer à l'enrichissement du pays et à son propre rayonnement.

Les obstacles sont nombreux et les distances à vaincre sont immenses. Toutefois le retour triomphal de Vasco da Gama, ses navires pleins d'épices précieuses, est suffisant pour faire dévaluer les risques de l'entreprise.

2.2 Les Piliers de la Stratégie Portugaise

L'objectif initial poursuivi par les portugais pendant le XVIème siècle est, clairement, de maîtriser le commerce entre l'Orient et l'Europe. Toutefois, dans la mesure où son influence s'accroît en Asie, ils essaieront aussi de devenir les maîtres du commerce maritime intra-Orient. L'outil militaire mis en place pour l'obtention d'un objectif de tel ampleur suivra des lignes maîtresses qui peuvent être regroupés en trois piliers : L'organisation stratégique de l'espace, la maîtrise de la puissance navale et le rôle d'appui des fortifications.

2.2.1 L'organisation stratégique de l'espace

L'océan Indien se situe entre le méridien du cap de Aiguilles, où il côtoie l'Atlantique, et le méridien du cap Sud de la Tasmanie où il rencontre le Pacifique. Au Sud il se mélange avec l'océan Austral. Sa superficie totale est de 76,2 millions de Km², mais les portugais n'essaieront pas de le contrôler dans sa globalité. En effet, seulement une partie de cet océan était utilisé par la navigation commerciale. Si bien qu'on peut trouver l'existence d'un axe commercial Nord-Sud toute au long de la côte orientale africaine, l'axe primordial du commerce suivait la direction générale Est-Ouest, des îles Célèbes et Moluques et Mer de Chine méridionale jusqu'au Golfe Persique et au Mer Rouge. Ces informations, connues depuis 1491 d'après les renseignements transmises par Pêro da Covilhã, permettront la concentration de l'effort portugais sur des zones bien moins vastes que la totalité de l'océan Indien.

Le cloisonnement du théâtre d'opérations indien

Si on regarde une photo prise par satellite on vérifiera que l'accès maritime à l'océan Indien peut être contrôlé à partir d'un nombre assez limité de portes. La stratégie portugaise en océan Indien a rapidement identifié ces points clés pour le cloisonnement du théâtre:

Cap de Bonne Espérance

Découvert en 1488 et utilisé régulièrement comme point d'appui pour le ravitaillement des navires portugais dans son aller retour entre Lisbonne et l'Inde, le Cap n'a jamais mérité une occupation militaire portugaise. Pourquoi? Différentes raisons peuvent être citées. Premièrement, au début du XVI^{ème} siècle il n'y avait pas autre concurrence maritime que l'espagnole, et le traité de Tordesilhas consacrait cette région aux Portugais. Deuxièmement on peut ajouter que la possession portugaise des points d'appui en Atlantique (Cap Vert et Brésil), nécessaires à la navigation européenne pour passer au Pacifique, et le contrôle du Canal de Mozambique à partir de Sofala, rendraient très peu intéressant le contrôle militaire du Cap. Troisièmement, une politique de secret portant sur les cartes de navigation utilisées par les Portugais évitait la concurrence des autres puissances européennes. Certes la voyage de Fernão de Magalhães achevé en 1522 montrera que les trésors de l'Orient peuvent être

atteints par le chemin du Pacifique mais, pour les européens, le chemin maritime le plus court pour accéder aux épices de l'Orient restera le Cap de Bonne Espérance.

Golfe d'Aden

L'île de Socotorá, à l'entrée du Golfe d'Aden, a constituée le premier objectif de la stratégie portugaise de contrôle des accès à l'océan Indien : Elle a été conquise par Afonso de Albuquerque en 1507, qui visait le contrôle de l'entrée du Mer Rouge et la contention de la puissante flottille égyptienne.

La Mer Rouge constituait, en plus, une des voies les plus importantes pour l'acheminement des épices vers la Méditerranée. Cette importance commerciale est reconnue par Marco Polo déjà à la fin du XIIIème siècle.

Golfe d'Oman

-

Le Golfe d'Oman constitue le point de passage entre le Golfe Persique et le Mer d'Arabie (et permet donc l'accès à l'océan Indien). En 1507, Afonso de Albuquerque conquiert Calaiate, Curiate, Mascate, Soar et Orfação, devint maître de l'important territoire d'Oman.

Le même année, Afonso de Albuquerque conquiert le puissant port d'Ormuz, à l'entrée du Golfe Persique. En outre son intérêt stratégique évident, ce port avait un intérêt commercial énorme: il était le point de passage pour les navires qui montaient le Golfe Persique jusqu'à Bassora. À partir de Bassora les caravanes de Damasco, Alepo ou Trebizonda portaient les produits jusqu'à la Mer Noire ou à Syrie, ou les commerçants des républiques italiennes et catalans les achetaient pour les distribuer en Europe. Ormuz était aussi le grand centre distributeur de chevaux arabes et perses dont les Portugais ont établi le monopole. Afonso d'Albuquerque a estimé de 2 000 le nombre de chevaux exportés tous les ans à partir d'Ormuz.

Malaca

La ville de Malaca, située au Déroit de Malaca, a été le dernier point clé conquis par les Portugais pour le cloisonnement du théâtre

d'opérations de l'océan Indien. À partir de 1511 les Portugais contrôleront le passage entre l'océan Indien et la Mer de Chine Méridionale et le Pacifique. En outre, tout le commerce venant de Chine et du Japon et les précieuses épices produites aux Moluques, tombaient sous le contrôle portugais.

L'occupation de la position centrale

Le deuxième volet de l'organisation stratégique de l'espace poursuivi par les Portugais a été le souci de l'occupation d'une position centrale en océan Indien. Les trois territoires choisis comme capitales de l'empire portugais en Orient ont été successivement Calecut, Cochim et Goa (à partir de 1530), ont comme caractéristique commune le fait qu'ils occupent une position centrale en océan Indien. La position centrale permettait au vice-roi de mieux être au courant des affaires de l'empire et de secourir plus rapidement les fortifications portugaises en difficulté.

2.2.2 La maîtrise de la puissance navale

La flotte de guerre

Les vaisseaux portugais sont construits pour résister à un long voyage océanique. Leur qualité de construction est donc très supérieure à celle des vaisseaux locaux. Les flottes de commerce ou de guerre, qui concurrenceront la flotte portugaise, sont à peine préparés pour la navigation dans les golfes et au long des côtes de l'océan Indien.

La puissance de l'artillerie navale portugaise est redoutable. Non seulement la qualité des canons est supérieure à celle de leurs concurrents, mais elle peut bénéficier aussi de la maîtrise de la construction navale. La cohérence de l'ensemble navire-canon transforme les flottilles portugaises en outils de guerre redoutables.

Enfin l'expérience nautique est assez différente. Les marins portugais bénéficient de l'expérience du grand large océanique: tempêtes, courants, vents contraires. Ils se battent contre des marines habituées aux eaux calmes de la Méditerranée et du Golfe Persique.

Stratégie d'emploi

Nous pouvons identifier deux phases dans la stratégie navale portugaise:

- Une première phase, qui se déroule jusqu'en 1509 et que constitue la phase de l'implantation du pouvoir naval. Pendant cette phase l'affrontement direct est la méthode choisie. L'intention portugaise est de nettoyer l'océan Indien d'autres flottes de guerre. C'est ainsi qu'en 1509 le premier vice-roi de l'Inde, Dom Francisco de Almeida détruit la flotte turco-égyptienne obtenant la maîtrise de l'océan Indien.

- Une deuxième phase, qui se déroulera jusqu'au début du déclin de l'influence portugaise, consiste en confiner les flottes de guerre adverses à l'intérieur des golfes. L'effort se concentre donc, dans la maîtrise des points d'entrée en Océan Indien.

Pour accomplir les objectifs militaires proposés à chaque phase, nous pouvons organiser les missions de la flotte portugaise dans les catégories suivantes:

Missions de Projection de Puissance

Ces missions avaient pour but la destruction des flottes ennemies, la conquête de points d'appui terrestre, ou le secours d'une forteresse encerclée. Dans les deux derniers cas, les vaisseaux portent aussi troupes pour le débarquement qui peuvent être en nombre significatif. Pendant l'expédition à Ormuz en 1515, par exemple, Afonso de Albuquerque comptait sur 28 vaisseaux et 3 800 troupes.

Missions de Présence et de Protection

Dans les ports des points d'appui, des vaisseaux de guerre assuraient une présence de souveraineté et constituaient en cas de nécessité un refuge ou un moyen de demander le secours.

Missions de Surveillance et d'Interdiction

Ce genre de mission se déroulait généralement à l'entrée des étroits et avait pour but d'interdire le passage des flottes adverses, contrôler le commerce en vérifiant les autorisations ou donner l'alerte le cas échéant.

2.2.3 Les fortifications

Personne ne peut concevoir une stratégie navale sans points d'appui terrestre. Ce qui reste valable à l'époque contemporaine, était encore plus indispensable à l'époque des nefes portugaises. L'entretien des vaisseaux en bois se faisait régulièrement et prenait beaucoup de temps. En outre, les ports étaient indispensables pour la protection de la flottille pendant les tempêtes, pour leur approvisionnement et pour le repos des équipages.

En principe, un port dans l'embouchure d'un fleuve semble suffisant, mais les Portugais ont été beaucoup plus exigeants en ce qui concerne le choix de leurs positions terrestres en océan Indien. Toute étude concernant les principaux points d'appui terrestre en Inde (Goa, Diu, Chaul, Cochim, Damão) montrera les similitudes cartographiques de ces points d'appui: il s'agit d'îles ou de territoires protégés par des bras de fleuve. Il y a la claire intention de réduire au maximum l'extension de la frontière terrestre des points d'appui. Ce choix délibéré est le résultat du constat que la puissance portugaise est une puissance navale. Les forteresses qui défendront les points d'appui terrestre, doivent être placées de façon à pouvoir recevoir l'appui de l'artillerie navale.

A plusieurs reprises les forteresses portugaises seront menacées par des armées de terre puissantes. La mission des forteresses est celle de résister le temps suffisant pour permettre l'arrivée du secours naval. La conjonction des tirs de canon de la forteresse avec celui des vaisseaux se montrera, dans la plupart des cas, imbattable.

2.3 Manœuvres en appui de la stratégie

2.3.1 La Manoeuvre diplomatique

Les premiers approches de la diplomatie portugaise en océan indien ont été un échec. La première voyage de Vasco da Gama en 1498 l'a montré clairement.

Il est fort intéressant d'étudier cette problématique. Nous savons bien aujourd'hui que la diplomatie n'est efficace que quand elle peut apporter ou la défense des intérêts communs, ou des sanctions. Or, pendant les premières expéditions en Inde, il n'y avait aucun moyen de montrer que les Portugais pouvaient être des bons alliés ou des ennemis redoutables. Premièrement, le Royaume du Portugal n'était pas connu en Orient. Da Gama le présentait comme un royaume puissant de la Chrétienté, mais les rois locaux ne le connaissaient pas. Deuxièmement, ni le volume de la première flottille, ni son armement ni permettaient affirmer la puissance portugaise.

La manœuvre diplomatique n'a commencé à accumuler des succès qu'après que la puissance de feu des flottilles portugaises a été démontrée et que des excès ont été commis contre les plus réticents. La guerre psychologique était, déjà à l'époque, un instrument de guerre assez puissant et un compagnon inséparable de la diplomatie.

Après toute conquête un fort mécanisme diplomatique était mis en place pour assurer des bonnes relations avec les royaumes voisins. Il était important de rassurer les commerçants provenant de ces royaumes pour qu'ils puissent continuer à fréquenter le port local.

2.3.2 La Manœuvre économique

Contrairement à ce qui se passera au Brésil et dans les archipels atlantiques, les Portugais n'essaieront pas de produire des biens en Orient. C'est le commerce qui les attire. Les grandes orientations de sa manœuvre économique se situeront dans le domaine du contrôle de la distribution.

Certains produits seront considérés comme le monopole de l'empire, donc seuls les Portugais sont autorisés à les vendre : c'est le cas, déjà cité, des chevaux d'Ormuz. Pour le contrôle général du commerce deux mécanismes sont mis en place: les Factoreries, dépendantes de l'Etat, constituent des éléments régulateurs du commerce. Pour le contrôle des marchandises en mer les autorités portugaises obligent les vaisseaux des marchands orientaux à acheter le "cartaz", une espèce de laissez-passer qui peut être régulièrement fiscalisé par la marine portugaise.

2.3.3 La Manoeuvre religieuse

Nous avons déjà vu comment les convictions religieuses des Portugais ont influencée l'épopée des découvertes. Il reste difficile à établir le degré de contrôle exercé par la couronne portugaise sur la manoeuvre religieuse en appui de sa politique en Asie. En effet les ordres religieux qui ont développé une action missionnaire en Asie l'ont fait avec beaucoup de liberté.

Toutefois il est certain qu'il y a eu une volonté politique de garantir une forte présence religieuse en Asie. En 1548, par exemple, Goa comptait déjà 14 églises et chapelles et 100 missionnaires et elle était devenue le grand centre de formation de missionnaires de l'Orient. L'action portugaise en Asie a largement bénéficiée de cette présence. En laissant aux religieux l'action

social et écolaire, l'effort de l'administration portugaise pouvait se concentrer dans les aspects militaires et économiques de sa politique.

Dans le domaine social l'œuvre religieuse a été immense. En 1532 l'Hôpital de S. Lazzare est créé en Goa et méritera un appui considérable de la part du plus important missionnaire en Orient : S. Francisco Xavier. En 1534 Frei António Porto fonde le Collège de N. D. de Luz pour accueillir les enfants orphelins. En 1551 est fondée par le prêtre Melchior Gonçalves la première école agraire de l'Orient, avec ses 3 000 élèves (!). En 1580 avait déjà en Asie 37 miséricordes, chacune ayant aux moins un hôpital.

2.3.4 La Manoeuvre de discrimination positive

En 1512 on estimait à 1 200 le nombre des Portugais qui partaient chaque année vers l'Orient : une petite goutte d'eau dans l'immense poids démographique Indien. Cette population portugaise était essentiellement masculine, donc n'avait pas les conditions pour se sédentariser dans les territoires portugais en Orient. Le problème a été compris intelligemment par Afonso de Albuquerque qui, en 1514, va mettre en place une des premières mesures de discrimination positive de l'histoire de l'humanité: tous les portugais qui se marient avec des femmes indiennes recevraient des privilèges comme la concession de terre ou des postes dans l'administration. Ceux qui forceraient les femmes indiennes seraient condamnés à mort. Plusieurs le seront. Peu à peu, une culture hindo-portugaise naît en Inde. Elle garantira la présence portugaise en Inde jusqu'au 18 décembre 1961, quand l'Armée de l'Union Indienne envahit les petits territoires de Goa, Damão et Diu.

3. LE DECLIN

En 1578 l'empire portugais était un des empires les plus étendus de l'histoire de l'humanité : des Açores à Macao et Timor, passant par le Nord d'Afrique, les côtes occidentale et orientale d'Afrique, le Brésil et de nombreuses îles et territoires en Atlantique et en océan Indien. Certes l'Asie méritait encore le grand effort national, mais déjà le Brésil s'annonçait comme un territoire

prometteur. Les possessions les moins intéressantes étaient les positions maintenues en Afrique du Nord : la relation profit/effort y était très faible. Si son importance économique et stratégique était discutable, les événements qu'y se produiront iront prendre une allure capitale dans l'histoire portugaise.

Esprit aventureux d'une chevalerie dépassée, une ombre du moyen âge en pleine Renaissance, le jeune Roi D. Sebastião assume le destin du royaume à partir de 1568. Il cherchera sa gloire personnelle en 1578, dans les sables du désert de l'Afrique du Nord. Il payera de sa vie cette imprudence.

La mort tragique de D. Sebastião dans la bataille d'Alcacer Quibir, laissera le trône portugais sans héritiers. Cette catastrophe permettra à Philippe II d'Espagne, le plus proche dans la ligne de succession de la couronne portugaise, de devenir le roi de deux royaumes différents, le royaume du Portugal et le royaume de l'Espagne. C'est la grande opportunité cherchée par les ennemis du roi d'Espagne, qui passeront à attaquer les territoires et intérêts portugais d'outremer. Même les anciens alliés du Portugal, comme les Anglais, profiteront de cette occasion pour conquérir des possessions portugaises.

Il est tentant de voir dans la couronne espagnole le responsable du déclin de l'empire portugais de l'Orient à partir de 1580. Ici, on essaiera d'être plus prudents. On peut trouver, outre la couronne espagnole, des raisons internes et externes à ce déclin:

- Tous les gouverneurs/vice-rois de l'Inde n'ont pas été aussi visionnaires, fermes et résolus que D. Francisco d'Almeida et D. Afonso de Albuquerque.

- Diogo do Couto, qui a écrit son *Soldat Pratique* vers 1572 nous décrit l'existence d'une corruption dans certains niveaux de l'administrations de l'empire. Le profit personnel se substitue souvent à l'intérêt de la couronne;

- À une époque où les moyens de communication se limitaient aux messages transportés par vaisseau, l'empire avait acquis une dimension géographique qui dépassait les limites humainement contrôlables;

- La politique du secret, visant à empêcher la dissémination des cartes de navigation était incapable de résister à l'intérêt des autres pays européens pour les obtenir;

- Les puissances européennes, l'Angleterre, la Hollande et la France allaient voir se réveiller, au fin du XVIème siècle, un intérêt pour l'aventure maritime.

Face à sa perte de souveraineté et aux dures conditions imposés par la concurrence européenne, l'empire portugais de l'Orient se rétrécira pendant tout le XVIIème siècle.

Au XVIIIème siècle, c'est le Brésil qui sera au centre de la stratégie portugaise.

4. CONCLUSION

Religion et profit ont poussé les Portugais vers l'océan Indien au XVIème siècle.

Le rêve qui mobilisera toute la société portugaise ne se laissera pas vaincre par l'échec diplomatique des premières missions. La concertation laissera sa place à la stratégie de confrontation. L'imposition de la volonté par la force se montrera le méthode le plus efficace pour l'accomplissement d'un objectif politique ambitieux : acquérir le monopole du commerce des produits orientaux avec l'Europe.

Contrairement à la faible résistance que les européens iront trouver en Amérique et en Pacifique, les Portugais vont s'affronter avec des empires et des royaumes qui possèdent une flotte de guerre et des armées de terre imposantes, qui connaissent et emploient la poudre dans ses canons et qui utilisent des outils de guerre remarquables, comme les éléphants.

L'intuition stratégique des premiers vice-rois ou gouverneurs de l'empire en Asie, est la principale justification pour la rapidité de l'implantation portugaise en Océan Indien. Il faut rappeler que la voyage de Vasco da Gama date de 1498 et qu'en 1511 les Portugais ont déjà détruit une partie de la flottille turco-egyptienne et ont occupé tous les points clés d'accès d'un théâtre d'opérations qui se situe à plusieurs milliers de kilomètres et à plusieurs mois de navigation.

La stratégie menée par les Portugais est une stratégie globale. Elle reconnaît la primauté de la puissance navale, mais l'effort bâtisseur de forteresses atteste l'importance qu'ils attribuent aux forteresses dans le schéma de la défense militaire. Elle s'organise autour des principes assez simples : l'organisation stratégique de l'espace, englobant le cloisonnement du théâtre d'opérations et l'occupation de la position centrale, la maîtrise de la puissance navale faisant prévaloir la qualité du matériel et des équipages et, finalement, un effort considérable d'occupation militaire des points d'appui terrestre dans les détroits et dans les ports les plus importantes.

La stratégie portugaise a su s'appuyer sur les manœuvres les plus diverses. Mélangeant la guerre et la religion et le commerce, elle a accumulé des victoires dans les différents domaines d'activité : si les ennemis commerciaux professent une religion différente, il est évident que la guerre sainte apportera des bénéfices commerciaux, et la guerre commerciale se justifie commodément par la bénédiction religieuse.

Les Portugais ont, finalement, profité d'une coïncidence entre les aspects commerciaux et militaires en Océan Indien. En effet, les détroits constituaient en même temps des pôles de commerce très importants, et des points d'appui stratégiques. En les occupant physiquement, les Portugais obtenaient le contrôle militaire du théâtre et le contrôle économique du commerce.

À l'ombre de la forteresse, les Portugais ont fait fleurir la factorerie.

BIBLIOGRAPHIE

ALBUQUERQUE, Luís de, Navegadores, viajantes e aventureiros portugueses, Éditions CAMINHO, Lisboa, 1992

DOMINGO, Mariano Cuesta, Au-delà des Mers, Éditions LIANA-LEVI, França, 1992

DURAND, Robert, Histoire du Portugal, Éditions HATIER, Paris, 1992

FICALHO, Conde de, Viagens de Pêro da Covilhã, Imprensa Nacional, Lisboa, 1998

FRÉMY, Dominique et Michèle, QUID 98, Éditions ROBERT LAFFONT, Paris, 1997

HILL, Alison Friesinger, Le Grand Guide du Portugal, Éditions GALLIMARD, França 1990

MORAIS, Carlos Alexandre, Cronologia Geral da Índia Portuguesa, Editorial ESTAMPA, Lisboa, 1997

SALDANHA, António Vasconcelos, Iustum Imperium, Fundação Oriente, Lisboa, 1997

SARAIVA, José Hermano, História Concisa de Portugal,
Publicações Europa-América, Mem Martins- Portugal, 1996

TRYSTRAM, Florence, Terre! Terre, Éditions J C LATTES,
Paris, 1994