Routes, flux et réseaux portugais dans l'océan Indien De la fin du XVIe siècle

Jehanne-Emmanuelle Monnier

▶ **To cite this version:**

Jehanne-Emmanuelle Monnier. Routes, flux et réseaux portugais dans l'océan Indien De la fin du XVIe siècle. Revue historique de l'océan Indien, 2018, Routes, Flux et Réseaux en Indianocéanie Du VIIIe siècle à nos jours, 15, pp.63-69. hal-03249774

HAL Id: hal-03249774
https://hal.univ-reunion.fr/hal-03249774v1

Submitted on 4 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Routes, flux et réseaux portugais dans l'océan Indien
De la fin du XVI[e] siècle

Jehanne-Emmanuelle Monnier
Docteure en Histoire contemporaine

Introduction

Depuis que Vasco de Gama a atteint l'Inde en 1498, le Portugal a eu l'ambition de devenir la plus grande puissance maritime d'Afrique et d'Asie. En 100 ans, le petit royaume ibérique a réussi son pari de créer un empire centré sur l'océan Indien, en se réappropriant les réseaux indiens, arabes, malais et chinois préexistants, en captant les flux de marchandises, le trafic de passagers, en sécurisant des haltes de la côte mozambicaine au Détroit de Malacca[121].

Jaloux de cette mainmise sur la Mer des Indes, les Portugais demeurent peu diserts sur la réalité concrète de leurs réseaux. Il faut donc chercher une source extérieure. Le premier tableau exhaustif des routes et des échanges humains, marchands et culturels dans l'océan Indien est livré par le Hollandais Jan Huyghen van Linschoten à son retour de Goa, vers 1593. En effet, ce jeune Néerlandais catholique originaire de Frise Occidentale a eu l'opportunité d'accompagner le nouvel archevêque de Goa en 1583, puis de rester six ans à son service. Dans la capitale des Indes portugaises, point focal de l'ensemble des routes et des flux dans l'océan Indien à cette époque, Linschoten bénéficie d'un accès inégalé à la réalité des échanges dans cette région, de visu ou par les récits de commerçants, missionnaires et marins. Compilant toutes ces informations, il publie en 1596 à son retour aux Provinces-Unies une description des possessions portugaises, depuis les Açores jusqu'au Japon, sous le titre bilingue : *Itineràrio. Voyage ofte schipvaert van Jan Huyghen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien*[122].

Sorte d'instantané sur les échanges dans l'océan Indien dominé par les Portugais en 1580-1590, cette source est doublement importante, à la fois par l'abondance et la qualité des renseignements qu'elle livre, mais aussi parce qu'il s'agit à l'époque de la première publication d'informations jusque-là inconnues hors du monde portugais. Témoignage d'autant plus rare qu'en 1594 le roi Philippe II a totalement interdit aux Hollandais l'accès aux

[121] Stuart Schwarz, « *The economy of the Portuguese Empire* », in Francisco Bethencourt et Diogo Ramada Couto (dir.), *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007, p. 19-48, p. 26.

[122] Arie Pos et Rui Manuel Loureiro (dir.), *Itineràrio, Viagem ou Navigaçaõ de Jan Huygen van Linschoten para as India Orientais ou Portuguesas*. Lisboa : Comissaõ Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 1997.

ports et comptoirs portugais[123]. C'est pourquoi le livre connaît dès sa sortie un immense succès et qu'il est immédiatement traduit en plusieurs langues européennes, dont le français en 1610. C'est sur cette version, et sur la traduction portugaise de 1997, que se base notre analyse.

Cette communication se propose donc d'envisager les routes portugaises dans l'océan Indien, tout d'abord à travers le voyage que Linschoten a lui-même effectué, du Cap de Bonne-Espérance à Goa. On se concentrera ensuite plus particulièrement sur les réseaux commerciaux, et enfin sur les échanges humains et culturels, souvent moins connus, que le Néerlandais nous révèle.

I – Les routes portugaises de l'océan Indien occidental

Bien qu'il traite de l'ensemble de l'océan Indien, Linschoten n'a lui-même voyagé qu'entre l'Afrique orientale et l'Inde, empêché par les autorités portugaises de Goa de s'aventurer vers la Malaisie et la Chine, par crainte d'espionnage. Sa description des escales de la route des Indes depuis le Portugal n'en demeure pas moins de grande valeur puisqu'il s'agit d'un témoignage de première main, qui plus est de quelqu'un qui n'est pas sujet du roi Philippe II.

Linschoten quitte les Pays-Bas fin 1579 pour Séville, en quête d'une opportunité de voyage, mais sans but réellement défini. Il se met d'abord au service d'un marchand, avant de rencontrer un Dominicain bientôt nommé archevêque des Indes. C'est l'opportunité qu'il attendait depuis longtemps et s'embarque donc vers Goa au sein de sa suite, le 8 avril 1583, sur un des navires constituant le convoi annuel officiel[124].

Au cours de la traversée de 5 mois, que Linschoten avoue avoir été la plus brève et la plus facile de mémoire d'homme[125], l'auteur note tout ce qu'il apprend sur chaque escale, mais aussi sur les terres que longe son navire, sans s'y arrêter. C'est ainsi qu'il signale Madagascar, une île dédaignée des Portugais parce qu'elle ne recèle pour eux aucune richesse et dont ils n'ont donc pas poussé l'exploration.

En revanche, toute l'armada se trouve à l'escale de Mozambique, première place forte portugaise de l'océan Indien en taille, où 40 à 50 Portugais vivent en permanence[126]. Cette escale est primordiale sur la route de l'Inde, pour le ravitaillement en eau, viande et fruits, quoique le navire de Malacca effectue au contraire systématiquement une traversée directe depuis

[123]En 1580, le roi Philippe II réalise « l'union ibérique » des royaumes d'Espagne et de Portugal, qui perdure jusqu'à sa mort en 1598. En 1588 est proclamée la République des Provinces-Unies, indépendante de la couronne d'Espagne. La fin du XVI[e] siècle voit donc une opposition majeure entre les Provinces-Unies et l'Espagne et, par extension, le Portugal. Le voyage du Néerlandais Linschoten à Goa en 1592 n'en est que plus exceptionnel.

[124]Linschoten, *Histoire la navigation de Jean Hugues de Linscot hollandais et de son voyage es Indes Orientales*. Amsterdam : Imprimerie Théodore Pierre, 1610, p. 1-2.

[125] *Ibidem*, p. 16.

[126] *Ibidem*, p. 12.

Lisbonne, sans escale. Linschoten explique alors à ses lecteurs qu'il existe des routes bien précises, avec des itinéraires et escales prévues d'avance, un calendrier des rotations en fonction des moussons et un service annuel des vaisseaux royaux. On quitte Mozambique pour rallier l'Inde en août-septembre, tandis que la route inverse s'effectue en avril.

Mais si les Portugais ont établi leur relâche sur l'île de Mozambique plutôt qu'à Madagascar par exemple, c'est surtout parce qu'ils se connectent alors avec les routes commerciales de l'intérieur de l'Afrique, vers les gisements d'ivoire, vers les mines d'or de Sofala et du Monomotapa, vers le marché aux esclaves de Quiloa et d'autres marchés musulmans du Nord, jusqu'à ceux des Turcs.

Linschoten longe ensuite les Comores, archipel sans intérêt commercial pour les Portugais, qui est donc laissé de côté. En revanche, l'auteur signale plus loin que les Portugais eurent autrefois une autre forteresse à Aden, ceinturant ainsi l'océan Indien, mais la place est depuis tombée aux mains des Turcs. Les Portugais conservent leur forteresse à Ormuz où Arméniens, Asiatiques et même Vénitiens viennent acheter des perles du Golfe, des tapis persans, des herbes et plantes aromatiques d'Arabie comme la myrrhe et l'encens, mais aussi des chevaux de Bahreïn.

Puis Linschoten parvient à Goa en septembre 1583, dirigée à cette époque par le Vice-roi Francisco Mascarenhas. Il réalise immédiatement qu'il s'agit du centre névralgique de toute la zone Océan Indien, l'endroit le plus indiqué pour s'informer sur l'organisation politique et surtout commerciale de l'ensemble de la région. « Je representeray soigneusement en stile simple, et la vérité de ce que j'en ay vu moy-mesme et ce que j'en ay appris de gens graves et dignes de foy (…) Car les Portugais ont presques tout vu et couru »[127].

II – Les réseaux commerciaux dans l'océan indien de la fin du XVI^e^ siècle

Si Goa n'est pas le centre du monde, la ville est sans conteste le centre de l'océan Indien portugais, et particulièrement de son commerce. Véritable alpha et oméga de tous les échanges dans la zone, Goa attire à elle et redistribue toutes les marchandises et constitue, de loin, la ville de transit la plus importante. En y séjournant 6 années, Linschoten bénéficie donc du meilleur panorama possible sur tout le réseau commercial de l'océan Indien, que les Portugais ont largement capté à leur profit en un siècle de présence.

Car les Portugais n'ont presque rien créé mais se sont souvent habilement substitués aux acteurs locaux. En effet, Sofala, Hormuz ou Malacca étaient déjà des centres majeurs du réseau commercial tissé à travers l'océan Indien lorsque les Portugais font irruption dans la région[128]. Ainsi, des

[127] *Ibidem*, p. 17.

[128] Michael Pearson, « *Markets and merchant communities in the Indian Ocean: locating the Portuguese* », in Fransisco Bethencourt et Diogo Ramada Couto (dir.), *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007, p. 88-108, p. 92-93.

deux grandes puissances thalassocratiques que Vasco de Gama a découvertes en abordant les côtes de Malabar, Cochin s'est ralliée aux Portugais et est devenue la seconde place commerciale la plus importante après Goa, tandis que Calicut a été vaincue militairement et son commerce confisqué par son ancienne rivale[129]. Linschoten témoigne du fait que les Portugais ont réussi à imposer le passeport à tous les commerçants traditionnels, pour accéder aux ports de la côte de Malabar. Les contrevenants s'exposent à ce que leur navire et cargaison soient saisis par les autorités portugaises[130]. Selon l'historien Stuart Schwarz, c'est le moyen qu'ils ont trouvé pour inféoder le commerce concurrent qu'ils n'ont pas réussi à supplanter[131]. En Inde, seul le commerce du Golfe du Bengale échappe encore au contrôle des Portugais[132]. Ceux-ci ont en revanche capturé Malacca, à l'extrémité de la Péninsule malaise, l'autre principale plaque tournante du commerce de l'océan Indien proprement dit, avec la Chine et l'archipel indonésien.

Ayant rapidement capté à leur profit les flux commerciaux les plus profitables de la région, les Portugais font converger tous les navires vers Goa, non seulement des comptoirs portugais des Indes (Onor, Mangalor, Cananor et surtout Cochin, sur la côte de Malabar, mais aussi Diu au Nord), des comptoirs de Colombo et Malacca, des forteresses portugaises des Moluques, Banda et Amboine, mais aussi de ports et pays indépendants comme les Maldives, le Bengale, Pégu et le Siam. Comme le signale Linschoten, Goa ne produit rien, tout y est importé[133]. Les boutiques des divers marchands goanais, tous très riches, proposent aussi bien des produits chinois (soie, porcelaine), que portugais (velours, draps et chemises fines) ou indiens (cotonnades) [134] . L'historien Michael Pearson estime que la focalisation des Portugais sur les routes et les ports d'échange, au détriment des zones de production, comme l'arrière-pays malabar producteur de poivre, explique leur échec, *in fine*, à imposer un monopole total. Au contraire, les Hollandais parviennent à ce monopole sur les épices des Moluques, en prenant le contrôle aussi bien des îles que des réseaux de distribution[135].

Linschoten remarque que, si les Portugais ne possèdent que la forteresse de Colombo sur l'île de Ceylan, de son point de vue il s'agit pourtant « d'une des meilleures [îles] qui ayent été descouvertes de notre temps et la plus fertile de toutes, bien cultivée et peuplée »[136]. Chantant les louanges de cette île paradisiaque, l'auteur explique que tous les animaux et toutes les productions de l'Inde, disséminées sur un large territoire, s'y retrouvent ici rassemblées, avec en sus des épices, perles et des pierres

[129]Linschoten, *Histoire la navigation, op. cit.*, p. 28.
[130]*Ibidem*, p. 27.
[131]Stuart Schwarz, « *The economy of the Portuguese Empire* », article cité, p. 26.
[132]Linschoten, *Histoire la navigation, op. cit.*, p. 36.
[133]*Ibidem*, p. 72.
[134]*Ibidem*, p. 92.
[135]Michael Pearson, « *Markets and merchant communities in the Indian Ocean: locating the Portuguese* », article cité, p. 90-91.
[136]Linschoten, *Histoire la navigation, op. cit.*, p. 30.

précieuses. Pour couronner ce portrait de l'île idéale, Linschoten ajoute que les Cinghalais sont des artisans hors-pair. Ce tableau flatteur de Ceylan, largement diffusé aux Pays-Bas, n'est sans doute pas étranger à l'arrivée des Hollandais dès 1602, qui s'attellent dès lors à la conquête totale de l'île.

Bien qu'il ne se soit jamais déplacé dans la partie orientale de l'océan Indien, Linschoten n'en néglige pas la description. Malacca joue sensiblement le même rôle que Goa au niveau de l'Extrême-Orient. C'est le nœud par lequel transitent tous les flux entre l'Europe, l'Inde et le Siam, d'une part, et les Moluques, la Chine et le Japon d'autre part[137]. Sans surprise, c'est donc la ville où, après Goa et Cochin, l'on rencontre le plus grand nombre de marchands. Si le climat est malsain, les étrangers y affluent cependant, attirés par l'appât du gain. Comme à Goa, on trouve de tout à Malacca, alors qu'on n'y produit rien.

L'auteur s'attarde sur le commerce dans l'archipel indonésien où, note-t-il, les Portugais sont relativement absents, préférant attendre que les marchandises leur soient livrées à Malacca. Il indique alors qu'il serait avantageux de s'installer sur le Détroit de la Sonde pour capter le commerce des épices, qui s'échangent contre de simples cotonnades[138]. Or, l'année même où Linschoten publie ces informations, le premier navire hollandais atteint l'île de Java au Détroit de la Sonde. Dès 1605, ses compatriotes fondent leur comptoir de Batavia non loin, et capturent la première forteresse portugaise aux Moluques. Linschoten précise dans son ouvrage que les Moluques, tout comme Macao, la Chine et le Japon, sont totalement interdits d'accès aux étrangers. Il n'est pas possible de se rendre dans la chasse gardée des Portugais, et encore moins d'y trafiquer, sans une autorisation du roi[139].

III – Les échanges humains et culturels dans l'océan Indien de la fin du XVI^{e} siècle

A Goa et dans l'océan Indien en général, Linschoten découvre une multitude de peuples qui, non seulement vivent et travaillent ensemble, mais aussi se marient, se convertissent, s'influencent les uns les autres. Si Goa se trouve au centre d'un réseau commercial, elle constitue également un des nœuds principaux dans les flux de savoirs, d'usages et d'idées entre l'Europe, l'Asie et, dans une moindre mesure, l'Afrique.

Linschoten ne se lasse jamais d'énumérer toutes les nationalités et toutes les confessions qui se retrouvent à Goa et qui, il insiste sur ce point, vivent en paix sous la loi portugaise. Si chacun est libre de pratiquer son culte, les Hindous ont accepté de renoncer à la crémation des cadavres, tandis que l'Inquisition ne s'applique qu'aux seuls Chrétiens[140]. L'historien Michael Pearson insiste sur l'importance de la notion de communauté parmi les commerçants traditionnels de l'océan Indien. Si les relations

[137] *Ibidem*, p. 39.
[138] *Ibidem*, p. 43.
[139] *Ibidem*, p. 44, 60.
[140] *Ibidem*, p. 71.

intercommunautaires sont très développées, on fait surtout du commerce et l'on tisse son réseau en s'appuyant sur sa propre communauté, qu'elle soit religieuse ou ethnique. Un des exemples les plus frappants sont les Arméniens[141], un groupe que Linschoten cite d'ailleurs très souvent.

L'auteur néerlandais est frappé par le nombre important de métis, qui s'explique par les fréquents mariages entre Portugais et Indiennes. D'ailleurs, lorsqu'il évoque la vie quotidienne, il ne distingue pas les Portugais acclimatés, les métis et les Indiens chrétiens. Tous partagent un style de vie, qui les différencie au contraire des Portugais fraîchement arrivés mais, comme l'auteur le remarque aussitôt, on se fait très vite aux usages locaux et il devient rapidement impossible de distinguer les nouveaux-venus. Les historiens expliquent que les Portugais renégats ou les mercenaires adoptent facilement le style de vie, le vêtement et les habitudes des peuples chez qui ils s'installent[142].

Mais Linschoten témoigne de ces mélanges au sein même de la capitale des Indes portugaises. Il décrit une vie quotidienne à Goa véritablement empreinte d'influences portugaises autant qu'asiatiques. Les bâtiments sont de style portugais, note-t-il, mais les femmes ne quittent jamais leur domicile que pour se rendre à l'église ou visiter des proches, et encore le font-elles en palanquin fermé, et sous bonne garde, à la mode orientale[143]. Elles vivent d'ailleurs dans une sorte de gynécée dont leurs propres fils ou frères sont exclus dès l'âge de 15 ans, et elles courent se cacher dès qu'un visiteur s'annonce.

Si les femmes s'habillent plutôt à la mode portugaise, elles refusent en revanche le pain et l'usage de la cuillère, leur préférant de loin le riz et les doigts, buvant dans de petits récipients en terre sur lesquels elles ne posent jamais leurs lèvres, à la manière indienne. Cette façon de boire est sans doute l'usage le plus difficile à adopter pour les arrivants, qui s'y montrent maladroits et sont moqués, s'amuse l'auteur[144].

Goa représente aussi une plaque-tournante du savoir. On y parle quantité de langues et Linschoten rapporte sans surprise qu'on y rencontre de nombreux traducteurs, aux côtés d'un grand nombre de changeurs, souvent des Indiens convertis. La médecine indienne côtoie également la médecine européenne à Goa. Or, sans préjugé, l'auteur affirme que les Portugais ont recours aux médecins et apothicaires indiens sans méfiance. Linschoten est témoin que les prêtres et l'archevêque lui-même recourent d'ailleurs plus volontiers aux médecins indiens qu'à leurs homologues européens. D'ailleurs, l'ouvrage de pharmacologie si remarqué de Garcia da Orta, publié en 1563,

---

[141]Michael Pearson, « *Markets and merchant communities in the Indian Ocean: locating the Portuguese* », article cité, p. 90.

[142] Anthony Disney, « *Portuguese expansion 1400-1800: encounters, negotiations and interactions* », in Fransisco Bethencourt et Diogo Ramada Couto (dir.), *Portuguese Oceanic Expansion, 1400*-1800, *op. cit.*, p. 301.

[143]Linschoten, *Histoire la navigation, op. cit.*, p. 70, 83.

[144]*Ibidem*, p. 78.

Colloque des simples et des drogues de l'Inde, doit beaucoup à ses contacts avec des médecins indiens et arabes installés en Inde. Les Portugais apprennent en outre beaucoup des Indiens dans l'art de la navigation, tandis qu'ils diffusent tout au long de leurs routes maritimes en Asie, les mathématiques, la cartographie ou encore l'horlogerie[145].

Conclusion

Témoignage capital sur la réalité des flux dans l'océan Indien des Portugais à la fin du XVI[e] siècle, malgré des inexactitudes et des imprécisions, l'ouvrage de Linschoten révèle suffisamment d'informations correctes, sensibles et même secrètes sur les ports, les prix et les lieux de culture des épices par exemple, pour que les Portugais et les Espagnols considèrent aussitôt son auteur comme un espion.

Au contraire, cette publication demeure très longtemps une référence dans le reste de l'Europe et confère à son auteur une renommée importante, notamment aux Provinces-Unies et en Grande-Bretagne. Dès 1595, quelques mois avant la publication de l'ouvrage, le premier Hollandais à rallier directement les Pays-Bas aux îles à épices d'Indonésie sur un navire hollandais, Cornelis Houtman, emporte avec lui de larges extraits du texte de son compatriote[146]. Puis en 1597, Linschoten reçoit une pension annuelle de 300 florins attribuée par les autorités néerlandaises pour service rendu au pays. En effet, c'est justement entre 1595 et 1601 que les petites compagnies hollandaises se multiplient dans l'océan Indien et dans l'archipel indonésien, convoitant les comptoirs portugais et les réseaux tissés par les Portugais. De ce fait, la guerre politico-économique qui oppose les Hollandais aux Espagnols et aux Portugais depuis 1580, entre dans une nouvelle dimension et se redéploie vers l'océan Indien.

Si les historiens contemporains débattent toujours de savoir si l'ouvrage de Linschoten est le fruit d'un espionnage délibéré, tous s'accordent sur le fait que les Anglais et les Hollandais ont largement profité des informations précises qu'il contient. De fait, la Compagnie des Indes britannique voit le jour dès 1600, tandis que la Compagnie des Indes Orientales néerlandaises est créée en 1602. Dès lors, les Portugais perdent rapidement plusieurs positions majeures dans l'océan Indien au profit des Néerlandais, telles que Ceylan, Malacca et même Cochin. Pour quelques années, les Néerlandais vont à leur tour contrôler les principaux flux à travers l'océan Indien.

---

[145] Anthony Disney, « *Portuguese expansion 1400-1800: encounters, negotiations and interactions* », *op. cit.*, p. 283-313, in Fransisco Bethencourt et Diogo Ramada Couto (dir.), *Portuguese Oceanic Expansion, 1400-1800*, *op. cit.*, p. 300.

[146] Arie Pos et Rui Manuel Loureiro (dir.), *Itineràrio, Viagem ou Navigaçaõ de Jan Huygen van Linschoten para as India Orientais ou Portuguesas*, *op. cit.*, p. 20.