

EMPIRES
ENTRE ISLAM
ET CHRÉTIENTÉ

DU MÊME AUTEUR

Faut-il universaliser l'Histoire ? Entre dérives nationalistes et identitaires (CNRS Éditions, 2020)

L'Inde sous les yeux de l'Europe. Mots, peuples, empires, 1500-1800 (Alma, 2018)

L'Éléphant, le canon et le pinceau. Histoires connectées des cours d'Europe et d'Asie, 1500-1750 (Alma, 2016)

Leçons indiennes. Itinéraires d'un historien : Delhi, Lisbonne, Paris, Los Angeles (Alma, 2015)

Aux origines de l'histoire globale (Fayard, 2014)

Comment être un étranger. Goa-Ispahan-Venise, XVI^e-XVIII^e siècles (Alma, 2013)

Vasco de Gama. Légende et tribulations du vice-roi des Indes (Alma, 2012)

SANJAY SUBRAHMANYAM

—

EMPIRES
ENTRE ISLAM
ET CHRÉTIENTÉ

1500-1800

Traduit de l'anglais par Johanna Blayac

BUCHET • CHASTEL

Titre original :

Empires between Islam and Christianity
1500-1800

Première édition : Permanent Black, 2018,
et State University of New York, 2019

© 2018 Sanjay Subrahmanyam

Et pour la traduction française :

© Buchet/Chastel, Libella, Paris, 2021

ISBN : 978-2-283-03378-4

AVANT-PROPOS

Ce livre, dont la majeure partie a été écrite au fil des quinze dernières années, est le fruit d'une longue décantation. L'empire est un sujet qui me préoccupe pratiquement depuis le début de ma carrière universitaire, et plus encore depuis la fin des années 1980. J'ai ainsi publié en 1990 un premier ouvrage sur la manière dont les Portugais ont « improvisé » un empire dans le golfe du Bengale, et un deuxième, plus général (et par conséquent plus connu), en 1993, sur l'économie politique de l'empire portugais d'Asie entre 1500 et 1700. Au moment où ce deuxième ouvrage a paru, je m'étais déjà engagé dans l'étude d'un autre empire, tout à fait différent, celui des Timourides de l'Inde, c'est-à-dire des Moghols, pour l'essentiel en collaboration avec mon cher ami et collègue Muzaffar Alam (même si je me suis, à l'occasion, aventuré à publier des articles sur l'histoire moghole de mon côté). Ensemble, nous avons d'abord publié, à la fin des années 1990, un manuel d'histoire moghole, suivi une décennie plus tard d'un ouvrage sur les récits de voyage dans le monde moghol et, au début des années 2010, d'un ample recueil d'articles que nous avons coécrits au sujet des Moghols.

Mon intérêt pour l'empire ottoman et son histoire est aussi né à la fin des années 1980, initié par une série de colloques organisés par Suraiya Faroqhi et d'autres personnes

à Munich, Boston et ailleurs, qui ont permis d'instaurer des échanges réguliers entre des historiens indiens « naïfs », tels que Muzaffar Alam et moi-même, et des homologues ottomanistes éclairés, comme Cornell Fleischer et Cemal Kafadar, qui sont devenus des interlocuteurs merveilleux (encore qu'intermittents). Depuis lors, je suis un averse lecteur de la riche historiographie sur les Ottomans, et je tiens à remercier mes nombreux amis et collègues spécialistes de ce champ pour leur indulgence face à mes fréquentes transgressions. De manière moins systématique, j'ai aussi suivi les recherches sur la Chine des Ming et des Qing grâce à des collègues comme Timothy Brook, Richard von Glahn et R. Bin Wong ; j'ai codirigé avec ce dernier un séminaire à UCLA durant plusieurs années. Pour des raisons linguistiques, il m'a été bien plus facile de traverser la frontière poreuse entre les empires portugais et espagnol, processus qui a débuté durant la courte décennie, entre 1995 et 2004, où j'ai enseigné à l'École des hautes études en sciences sociales à Paris, avec Serge Gruzinski, Carmen Salazar-Soler, Nathan Wachtel et d'autres.

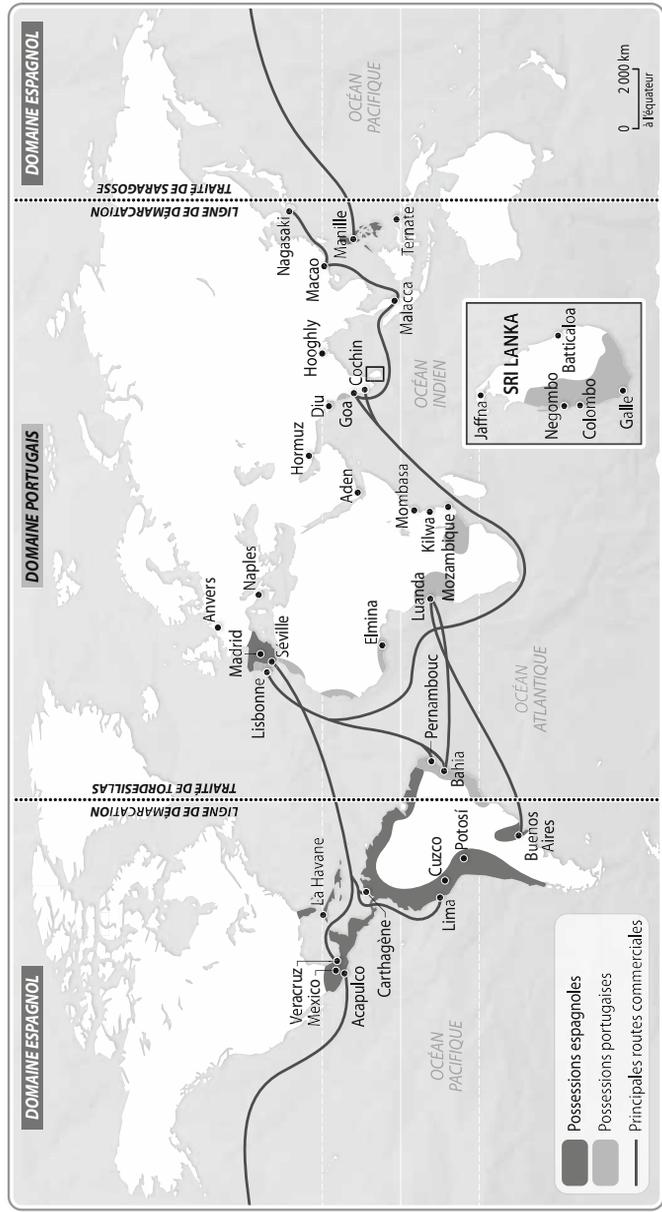
Ce livre, en somme, est le résultat d'effractions intellectuelles répétées nées de la curiosité ; sans doute l'effet pervers de l'éducation que j'ai reçue à Delhi, dans un milieu intellectuel où, dans les années 1980, presque personne n'avait encore osé s'aventurer hors de l'étouffant carcan de l'histoire indienne. Par chance, je n'ai pas reçu là-bas une formation d'historien mais une formation d'économiste, au sein d'une tribu plus audacieuse et ambitieuse, dont les horizons sont beaucoup plus vastes que ceux des historiens indiens. À tel point que, lorsque j'ai voulu quitter les confins protecteurs du département d'économie pour un département d'histoire, mon mentor, la regrettée Dharma Kumar, m'a mis en garde contre le provincialisme des historiens ! Je n'ai pas tenu compte de son avertissement.

AVANT-PROPOS

Je dois remercier ici d'autres personnes que celles déjà mentionnées, pour des raisons diverses. Plusieurs chapitres de ce livre ont directement bénéficié des travaux et de l'influence de feu Jean Aubin qui a étudié les Timourides, les Safavides et les Portugais avec la même diligence et le même brio. Je dois également mentionner, pour leur aide et leurs conseils concernant les matériaux portugais, Jorge Flores et Luís Filipe Thomaz, qui sont tous deux des amis de très longue date maintenant. Perry Anderson, Evrim Binbaş, John Elliott, Antonio Feros, Carlo Ginzburg, Claude Guillot, Valerie Kivelson, Giuseppe Marcocci, Claude Markovits, Anna More, Matthew Mosca, Geoffrey Parker, Kapil Raj et Stuart Schwartz m'ont aussi apporté des éclairages et des conseils utiles pour l'un ou l'autre de ces chapitres. Je remercie tout particulièrement Anthony Pagden, qui a coécrit avec moi l'un de ces chapitres, et avec qui j'ai organisé une série de rencontres en 2006-2007 à UCLA sur les « Modèles impériaux dans le monde de la première modernité ».

Rukun Advani a accueilli ce projet de livre avec enthousiasme et intérêt. Je lui suis en outre reconnaissant d'avoir accompagné ma carrière d'auteur depuis l'époque de mon premier livre sur les Portugais du golfe du Bengale, paru en 1990. Enfin, comme toujours, Caroline Ford a été de tous les voyages et de toutes les incursions, littérales comme métaphoriques, en Ibérie comme plus à l'est, chez les Moghols et les Ottomans.

Los Angeles,
mars 2018.



Carte 1 : Les empires ibériques à l'échelle du monde, 1580-1640.

INTRODUCTION

REVISITER LES EMPIRES, CONNECTER LES HISTOIRES

Un empire où cent nations et autant de provinces vont se perdre dans une union forcée est moins un corps politique qu'un monstre.

Johann Gottfried von Herder,
*Ideen zur Philosophie der Geschichte
der Menschheit* (1784-1791)¹.

Au cours des nombreux siècles passés, les historiens ont eu tendance à se focaliser de manière récurrente sur environ une demi-douzaine de sujets : les villes, les régions, les communautés ou les groupes ethniques, les royaumes et leurs dynasties, les empires². À la fin du XVIII^e siècle, époque à laquelle Herder a écrit ses œuvres incendiaires, on a ajouté à cette liste une nouvelle entrée avec l'État-nation, qui a, on peut le dire, supplanté un certain nombre des autres chantiers de réflexion. Certes, les thèmes spécifiques et les angles d'attaque peuvent varier et continueront de le faire. Il n'empêche que l'on retrouvera très probablement l'un ou l'autre de ces chantiers en tant que principe fondamental structurant l'enquête historique, que l'on prenne un ouvrage d'histoire écrit en l'an 500, en 1500 ou en 1900. On l'observerait de la même manière que l'on se trouve en Chine, en Inde, dans le

monde méditerranéen ou en Scandinavie. Dans la mesure où l'historien ne peut appréhender le passé qu'à travers les documents qui ont survécu, nous sommes nécessairement, encore aujourd'hui, un minimum tenus par les choix conceptuels et organisationnels des acteurs du passé : les histoires que nous écrivons ne peuvent s'affranchir complètement de la manière dont ces acteurs ont envisagé et conçu l'histoire³. Nous pouvons tourner les choses dans un sens ou dans l'autre, lire les textes et autres sources « à contre-courant », revendiquer l'adoption d'une approche « par le bas » en privilégiant ou en minimisant tel ou tel groupe ; au bout du compte, il se pourrait bien que nous découvriions une bonne raison de composer avec les préférences de nos prédécesseurs, parce qu'ils n'accordaient pas l'importance qu'ils accordaient à ces institutions et à ces sujets par le simple fait du hasard. Pour le dire en des termes que j'ai l'habitude d'employer, dérivés du champ de la linguistique, notre perspective, la perspective « étique », ou externe, peut assurément faire une place à la leur, la perspective « émique », ou interne.

Ce livre se concentre sur l'un des chantiers depuis longtemps familiers à l'historien, à savoir l'empire. Il le fait toutefois d'une manière particulière. Beaucoup d'ouvrages récents continuent à traiter des empires en restant focalisés sur une seule entité impériale. De fait, les historiens sont souvent encouragés par leur formation même à se considérer comme des spécialistes de l'empire britannique, de l'empire espagnol, de l'empire ottoman ou encore de l'empire moghol, par exemple. Bien souvent, ces spécialisations sont encore plus étroites ; elles se réduisent à une période spécifique de l'histoire de ces empires, ou, dans le cas des empires les plus étendus, à une scène plutôt qu'à une autre. D'aucuns déplorent ainsi régulièrement le fait que les historiens de l'empire britannique d'Asie (ou de l'océan Indien) et les

INTRODUCTION

historiens de l'Atlantique britannique n'échangent qu'à de rares occasions et ne peuvent pas conduire de discussions un tant soit peu innovantes, sans parler de développer un enrichissement intellectuel mutuel⁴.

La stratégie adoptée dans le présent livre vise à sortir du cadre corseté de l'« empire unique ». Non pour nier que beaucoup de travaux importants ont été produits à l'intérieur de ce cadre et le seront encore certainement, qu'ils se penchent sur l'antique empire de Rome ou sur la Chine impériale des Qing. Néanmoins, peu d'empires se sont illustrés dans l'isolement ; la plupart du temps, ils s'inscrivaient au contraire dans un contexte bien plus vaste et multiple, pour ainsi dire interempires. D'où l'intérêt de combiner l'étude des empires et l'approche dite de l'« histoire connectée », qui revêt une importance toute particulière pour les historiens de la première modernité depuis une vingtaine d'années environ⁵.

L'intensité des débats et des discussions concernant la place des empires dans les mondes prémoderne et moderne (ou moderne et contemporain dans l'historiographie française traditionnelle⁶) n'a pas décliné ces dernières années. Les controverses sont même devenues plus âpres, et les concepts déployés pour en discuter ont ajouté une certaine confusion, en partie à cause du courant dit des « études postcoloniales », dans lequel les historiens de l'Inde et de l'Asie du Sud ont joué un rôle non négligeable⁷. Trois problèmes semblent centraux dans ces débats, et j'aborderai ici chacun d'eux dans l'espoir de permettre l'émergence d'un dialogue entre les historiens des différentes parties du monde (en particulier de l'Amérique latine et de l'Asie du Sud) qui travaillent sur la période comprise entre la fin du xv^e et le milieu du xix^e siècle⁸. Ces trois problèmes sont les suivants :

- 1) Il y a d'abord un problème « synchronique » : les sociétés d'Asie et d'Amérique ont de fait suivi des trajectoires très différentes face aux projets européens de construction d'empire.
- 2) Il y a ensuite un problème « diachronique » : quel rapport conceptuel existe-t-il entre les empires de la première modernité (disons entre 1450 et 1750) et ceux qui viennent ensuite, sachant qu'on réduit parfois le champ de cette question à la relation entre les empires ibériques et ceux de la France et de la Grande-Bretagne ?
- 3) Il y a enfin la question du passage des empires aux États-nations, et la réflexion consécutive sur la « modernité » ou l'« archaïsme » de l'empire en tant que forme d'organisation politique.

Penchons-nous toutefois sur quelques questions de définition cruciales avant d'en venir à ces trois problèmes. Dans un ouvrage de synthèse récent et ambitieux consacré aux empires, deux historiens réputés indiquent pour commencer qu'un empire est un « type d'État » qui se définit avant tout par opposition à l'État-nation. Burbank et Cooper expliquent que « les empires sont de vastes unités politiques, expansionnistes ou conservant le souvenir d'un pouvoir étendu dans l'espace, qui maintiennent la distinction et la hiérarchie à mesure qu'elles incorporent de nouvelles populations », et ils ajoutent que « le concept d'empire suppose que les différentes populations de la société doivent être gouvernées de manière différente⁹ ». Cette insistance répétée sur la « politique de la différence », quoique utile dans une certaine mesure, est aussi quelque peu réductrice en raison de son anachronisme. Pour plus de clarté, nous pouvons nous tourner vers deux ouvrages importants mais antithétiques publiés une décennie plus tôt, consacrés au même sujet. Le premier, de l'historien et politologue Anthony Pagden,

INTRODUCTION

est un essai assez court et synoptique d'environ deux cents pages¹⁰ ; le second, en revanche, fruit d'une entreprise collective (il s'agit des actes d'un colloque) orchestrée par Susan Alcock et ses collègues, est un ouvrage long de plus de cinq cents pages simplement intitulé *Empires*¹¹.

Pagden commence par expliquer ce qu'est pour lui un empire, tout en notant qu'« aujourd'hui, le mot est communément utilisé dans un sens péjoratif, mais [que] cette utilisation est souvent teintée d'une forme de nostalgie ». Préférant en définitive une forme de description à une définition rigoureuse, il fait néanmoins remarquer qu'à partir de l'époque de Tacite (vers 56-120) tous ceux qui parlent d'« empire » le font généralement en pensant « autant à la taille qu'à la souveraineté, et en fin de compte, c'est par sa taille qu'un empire se distingue des simples royaumes et principautés ». Pagden souligne ensuite que, « parce qu'ils sont vastes et ne cessent de s'agrandir, les empires incluent aussi des populations détentrices d'une grande variété de coutumes et de croyances différentes, parlant souvent un nombre tout aussi important de langues distinctes ». Ainsi, nous nous rapprochons ici peu ou prou d'une définition, ce qui est confirmé par l'affirmation suivante : « en raison de leur taille et de leur immense diversité, la plupart des empires deviennent avec le temps des sociétés cosmopolites », des structures politiques au sein desquelles les souverains « tolèrent généralement la diversité... [mais] qui transforment aussi nécessairement les populations qu'elles rassemblent ». Nous pouvons maintenant assembler les éléments clés pour formuler une sorte de définition : un empire est un grand État souverain en constante expansion, incluant une grande variété de croyances, de coutumes et de populations parlant toute une gamme de langues différentes ; la société impériale tend au cosmopolitisme, et le système politique tolère la diversité, même si « les empires

restreignent [aussi] sévèrement les libertés de certaines populations¹² ». Nous pouvons comparer cette définition à celle proposée récemment par un autre auteur, Charles Maier, qui fait montre d'une précision fallacieuse et qui avance en outre de nombreuses hypothèses préconçues et indéfendables : « L'empire est une forme d'organisation politique dans laquelle les éléments sociaux qui gouvernent au sein de l'État dominant – la “mère patrie” ou la “métropole” – créent un réseau d'élites alliées dans les régions étrangères qui acceptent la subordination dans les affaires internationales contre la garantie de leur position au sein de leur unité administrative (la “colonie” ou, en termes territoriaux, la “périphérie”)¹³. »

Contrairement à Maier, Pagden a, semble-t-il, pour objectif de permettre une acception large et inclusive de ce que signifie la catégorie « empire », afin de pouvoir explorer chronologiquement tout l'éventail des empires depuis ceux d'Alexandre le Grand et de Rome jusqu'à ceux des Habsbourg et de la reine Victoria, en passant par ceux des Safavides et des Ottomans¹⁴. Les éditeurs scientifiques du second volume évoqué plus haut, l'archéologue Susan Alcock et ses confrères, ont choisi, eux, de limiter l'amplitude chronologique de leur ouvrage de manière à exclure les empires des XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles. Quoiqu'ils déclarent artificielle la séparation opérée entre, d'un côté, les « premiers » empires comme ceux des Achéménides, des Satavahanas, des Assyriens et des Romains, et, de l'autre, les empires des XVI^e et XVII^e siècles, et qu'ils expriment même leur scepticisme à l'égard de « la légitimité intellectuelle de cette division », ils réaffirment que les empires ibériques des XVI^e et XVII^e siècles étaient tout à fait différents des empires britanniques et français des XVIII^e et XIX^e siècles¹⁵. Je reviendrai sur ce problème plus tard, lorsque j'aborderai la question de l'« empire colonial », généralement considéré de manière schématique

INTRODUCTION

comme une sous-catégorie particulière de l'empire au sein de laquelle les relations d'exploitation économique entre un centre impérial et une périphérie assujettie constituent un élément crucial. De fait, un empire peut posséder toutes les caractéristiques énoncées par Pagden et ne présenter pour autant ni système d'échange inégalitaire ni flux économique tributaire en direction du centre impérial.

À cet égard, les expériences ibériques dans l'Amérique et l'Asie des *xvi^e* et *xvii^e* siècles sont remarquablement différentes. À partir du deuxième quart du *xvi^e* siècle, un tribut massif est prélevé dans les possessions d'Amérique sous forme de métaux précieux pour irriguer le centre impérial des Habsbourg, d'abord par la déthésaurisation, puis par l'exploitation directe de mines célèbres comme celles de Potosí en Bolivie. La structure même de l'empire, que ce soit en Nouvelle-Espagne ou dans la vice-royauté du Pérou, est subordonnée à la collecte de ressources *via* le système du travail forcé (ou corvée) et, dans certaines régions, à la création de systèmes de plantations exploitées par des esclaves. Il est donc clair que la relation à l'Ibérie des territoires espagnols comme des territoires portugais d'Amérique est, sur le plan économique, une relation de dépendance et d'assujettissement. Bien sûr, cela ne signifie pas que les élites implantées localement – et même quelques descendants d'Amérindiens – ne tiraient pas profit des méthodes impériales. Cela ne signifie pas non plus que ces prélèvements avaient un effet global positif sur l'économie ibérique : ils produisaient de l'inflation et permettaient certes la redistribution sociale des richesses, mais ils ne favorisaient pas nécessairement des taux de croissance élevés dans l'agriculture et la production artisanale¹⁶. Le contraste offert par la relation entre l'Ibérie et l'Asie exactement à la même époque est frappant. Le commerce des Portugais *via* la route du Cap est dans l'ensemble équilibré et bilatéral : de

l'or et d'autres biens sont envoyés en Asie afin d'acheter du poivre, des épices, de l'indigo et des textiles. Les ressources financières prélevées sous forme d'impôt par l'*Estado da Índia* portugais en Asie ne constituaient pas un apport suffisamment important pour permettre à l'État de financer le commerce intercontinental uniquement sur cette base, et il est difficile de parler d'un « flux à sens unique » systématique de l'Asie à l'Ibérie durant cette période. De même, la présence espagnole aux Philippines ne permettait pas l'imposition d'un tribut net suffisamment important pour financer ne serait-ce qu'une petite partie du commerce entre Manille et Acapulco. Les Portugais et les Espagnols avaient sans aucun doute des ambitions impériales en Asie à cette époque, mais l'idée qu'ils se faisaient alors de l'empire impliquait un vaste territoire et une souveraineté par couches (l'empereur étant le « roi des rois ») plutôt qu'un « empire colonial » à l'américaine. Évidemment, cela n'empêche pas de faire des comparaisons classiques d'ordre plus restreint, par exemple entre les jésuites présents au Pérou et en Chine ou entre les rouages internes des conseils municipaux de Goa et de Bahia¹⁷. Mais on ne doit pas oublier pour mener ce type de comparaisons que les jésuites furent en Chine – quelque fascinants qu'ils puissent paraître à titre individuel – des acteurs mineurs, à la fois sur le plan politique et dans le strict cadre de leur mission, et qu'ils étaient soumis à l'arbitraire du système impérial chinois, ce qui n'était pas le cas des jésuites de la vice-royauté du Pérou¹⁸.

Le problème synchronique de l'« empire » se pose donc de lui-même dès qu'on essaie d'englober dans une même réflexion les cas asiatique et américain. De fait, au moment où les empires coloniaux ibériques s'établissent et s'enracinent en Amérique, ils se trouvent au contraire dans une relative impasse politique en Asie : ce sont en effet les Ottomans, les Moghols, les Ming et les Qing qui ont la main sur les

INTRODUCTION

grandes étendues territoriales d'Asie, non les Espagnols ou les Portugais. Loin de se soumettre comme des victimes passives au projet impérial des Ibériques, ces autres puissances les repoussent souvent avec force, et lorsqu'elles ne le font pas, limitent la progression et l'ancrage des Espagnols et des Portugais en Asie. Le même problème synchronique se pose en sens inverse lorsqu'on se penche sur le XIX^e siècle : le grand moment de la décolonisation en Amérique, quand l'empire espagnol se retire, est aussi celui où la Compagnie des Indes orientales puis la couronne britannique étendent leur contrôle sur l'Inde et certaines régions d'Asie du Sud-Est et d'Asie occidentale. La conquête de l'Inde commence dans les années 1740 et 1750, s'accélère autour de 1800, et se trouve finalement consolidée après les événements sanglants de 1857-1858, lorsqu'une importante rébellion secouant les campagnes et les villes d'une grande partie de l'Inde du Nord est violemment réprimée. C'est assez difficile à expliquer si l'on présume, comme le fait Joseph Schumpeter, que les « empires » sont eux-mêmes des formes d'organisation politique archaïques symbolisant la reconduction de réflexes ataviques d'un autre âge¹⁹. Voici un passage classique de l'œuvre de Schumpeter :

L'impérialisme moderne, comme le nationalisme et le militarisme, constitue un héritage de l'époque dominée par l'État monarchique : en lui survivent, non sans transpositions, des éléments structuraux, des formes d'organisation, une configuration d'intérêts et des attitudes qui ne sont compréhensibles que par référence à l'État monarchique. L'impérialisme moderne constitue le point d'arrivée des forces précapitalistes que l'État monarchique réorganisa, en partie grâce aux méthodes du capitalisme naissant : il n'aurait jamais pu naître de la « logique interne » du capitalisme lui-même. Cela est encore vrai de l'exportation

monopolistique, qui vient en droite ligne de la politique de la monarchie absolue et des habitudes commerciales particulières à un milieu fondamentalement précapitaliste. L'impérialisme doit sa virulence actuelle à un élan dont il faut retrouver l'origine dans une situation ancienne qui a continué à engendrer de nouvelles structures économiques « artificielles », c'est-à-dire des structures qui n'ont dû de pouvoir persister qu'au seul pouvoir politique. Dans la plupart des nations pratiquant l'exportation monopolistique, cette politique est due au fait que les formes de l'État monarchique et les attitudes anciennes de la bourgeoisie à son égard se sont maintenues pour l'essentiel. Mais il faut préciser pour être complet que l'exportation monopolistique n'implique pas nécessairement l'impérialisme. L'exportation monopolistique appelle sans doute le développement des tarifs protectionnistes, mais elle ne se serait jamais muée en impérialisme militaire si les décisions politiques avaient été complètement entre les mains d'une bourgeoisie pacifique. Si l'impérialisme occupe la place qui est la sienne dans le monde moderne, c'est uniquement parce que l'héritage du passé comprend un appareil militaire, avec les attitudes et la disposition à l'agression qui lui sont liées, et parce qu'une classe sociale orientée vers les comportements belliqueux a réussi à demeurer politiquement la classe dirigeante. Cette classe qui doit à la guerre la plupart de ses avantages a pu s'allier avec des groupes bourgeois qui avaient eux aussi des intérêts à la conduite de la guerre, et cette alliance a perpétué les instincts guerriers ainsi que les idées de domination par la force, de suprématie virile et de gloire militaire, qui auraient sans cela disparu depuis longtemps. Cette alliance repose sur des conditions sociales qui peuvent bien être expliquées, en dernière analyse, par des rapports de production, mais il ne s'agit pas des rapports de production propres au capitalisme²⁰.

INTRODUCTION

Si tel est le cas, la Grande-Bretagne, qui est d'ordinaire considérée comme le parangon de la modernité industrielle du XIX^e siècle, semble plutôt à la traîne comparée au monde ibérique, beaucoup plus avancé sur le plan politique. Quoiqu'il en soit, laissant Schumpeter de côté, comparer le cas de l'Amérique latine et celui de l'Asie ne peut mener qu'à une difficulté synchronique d'une sorte ou d'une autre. C'est un problème que les théoriciens des « études postcoloniales » ne semblent pas prendre en considération lorsqu'ils suggèrent de transférer cette catégorie de l'Inde à l'Amérique latine. Car en s'en tenant au sens habituel du terme, « postcolonial » devrait, pour la majeure partie de l'Amérique latine, s'appliquer à la seconde moitié du XIX^e siècle, plutôt qu'aux événements et développements qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale.

Cela nous amène logiquement à considérer l'autre problème majeur indiqué au départ, à savoir la relation diachronique entre les empires ibériques de la première modernité et les empires britannique, français, et dans une certaine mesure hollandais et belge des XIX^e et XX^e siècles. L'hypothèse la plus courante ici – partagée par les éditeurs scientifiques sinon par les contributeurs de l'ouvrage dirigé par Alcock *et alii* – est qu'une rupture radicale se produit au cours du XVIII^e siècle, et que les « empires modernes » qui existent par la suite ont un caractère différent de ceux de la période de la « première modernité ». Cette rupture peut être envisagée comme une rupture de nature avant tout idéologique (les nouveaux empires étant sans doute différents des précédents après les Lumières), ou comme une rupture de caractère avant tout fonctionnel. Toutefois, un problème surgit immédiatement en ce qui concerne l'empire espagnol et l'empire portugais, puisqu'en réalité ces deux empires existent encore après 1800, et que l'empire portugais a même perduré jusque dans les années 1970.

Face à ce problème, on répond généralement que les empires ibériques se sont en fait réinventés au cours des XIX^e et XX^e siècles, pour aboutir à ce que l'on appelle les « deuxième » et « troisième » empires portugais, par exemple. Cette conception est clairement présente dans un ouvrage assez connu de William Gervase Clarence-Smith, qui s'intéresse surtout aux relations économiques entre la métropole et les colonies²¹. On suppose donc que ce « troisième empire » a été reconfiguré après les guerres napoléoniennes et la perte du Brésil, qu'il était globalement moderne et, aussi, qu'il a été conçu dans le contexte d'une forme d'« impérialisme économique ». Pourtant, affirmer sans aucune nuance que les « empires modernes » étaient à ce point différents de ceux de la « première modernité » est peut-être un peu abusif ; on pourrait même en déduire que l'historien participe ainsi à entretenir la vision progressiste (whiggiste) de l'histoire promue par les apologistes des empires britanniques et français du XIX^e siècle. Car de fait, quelles que soient les continuités institutionnelles et conceptuelles entre les empires ibériques et ceux de l'Europe du Nord, les historiens, administrateurs et voyageurs britanniques (de Richard Burton à Frederick Charles Danvers), eux, ont clairement insisté sur le fait que la *mission civilisatrice* de leur empire n'avait rien à voir avec les empires métis du « dago²² ».

La question de la nature des continuités (ou de l'absence de telles continuités) entre les empires de la « première modernité » et les empires « modernes » se pose de manière frappante si l'on considère l'histoire de l'empire ottoman, qui a connu une longévité particulièrement importante. Petit État émergent sur les confins orientaux de l'empire byzantin déclinant au début du XIV^e siècle, l'empire ottoman n'a pris son essor qu'au XV^e siècle, après avoir subi une terrible défaite face au conquérant de l'Asie centrale, Timour (mort en 1405). Il est donc possible de parler d'une première phase

INTRODUCTION

d'incertitude d'une durée d'un siècle, puis d'une deuxième phase d'un siècle et demi courant du milieu du xv^e siècle, durant le règne de Mehmet le Conquérant (1432-1481), à la fin du règne de Murad III (1574-1595) et à la fin du xvi^e siècle. On considère que ces trois siècles, d'environ 1300 à 1600, constituent la « période classique » de l'histoire ottomane. Après cela, on identifie une phase autrefois décrite comme le « déclin ottoman » mais aujourd'hui plus généreusement appelée « période de transition », conduisant d'abord à la « décentralisation » du xviii^e siècle, puis aux « réformes radicales d'occidentalisation » du xix^e siècle, dont le point culminant sera la dissolution de l'empire après la Première Guerre mondiale. Aujourd'hui, les Ottomans occupent une place assez curieuse dans l'histoire comparée des empires. Comme l'indiquent Halil İnalcık et Donald Quataert dans l'introduction générale de *Economic and Social History of the Ottoman Empire* (1994) : « On peut dire sans exagérer que la superpuissance ottomane en Orient a substantiellement contribué à façonner l'Europe moderne. » Cependant, les mêmes auteurs constatent aussi qu'étudier les Ottomans à partir du xviii^e siècle revient pour l'essentiel à étudier « une société musulmane traditionnelle essayant de déterminer jusqu'à quel point elle doit suivre les usages européens²³ ».

Du point de vue de l'histoire impériale comparée, la question de la comparaison entre les Ottomans et les Habsbourg d'Espagne aux xvi^e et xvii^e siècles demeure ouverte. Si l'on s'en tient aux caractéristiques énoncées par Pagden, le parallèle est évident : on retrouve dans les deux empires un cosmopolitisme d'élite, une culture multilingue, une certaine diversité culturelle garantie par l'État, même si les sultans ottomans sont de pugnaces musulmans sunnites et les Habsbourg de pugnaces catholiques. Mais il ressort aussi des différences frappantes. Premièrement, à l'exception de

quelques îles en Méditerranée, l'empire ottoman est un État d'un seul tenant territorial. Deuxièmement, et ce point est lié au premier, durant la majeure partie de son existence, l'État ottoman ne consiste pas en un cœur turc et une périphérie subordonnée de non-Turcs. L'Anatolie et la Roumélie n'exploitent pas et n'aspirent pas systématiquement les ressources des territoires périphériques comme Castille absorbe les ressources de ses territoires américains. En outre, on observe des processus d'acculturation très différents dans les deux empires. Si, comme Serge Gruzinski et d'autres l'ont montré, l'empire espagnol en Amérique présente un cas de « colonisation de l'imaginaire », aucune conquête des esprits n'a lieu dans la Hongrie ou l'Iraq ottomans²⁴. Il n'y a aucune tentative de planification globale pour imposer par le haut une *Leitkultur* ottomane, que ce soit dans les Balkans, en Iraq ou au Maghreb, même si nous savons qu'il y a bien quelques conversions forcées à l'islam.

À cet égard, l'empire ottoman se démarque des autres empires fondés soit sur des programmes d'exploitation économique, soit sur des programmes d'homogénéisation culturelle, ou sur les deux à la fois. Même si les observateurs du xvi^e siècle ont souvent comparé Charles V à Süleyman le Législateur (le Magnifique), les empires que ces deux souverains ont gouvernés sont foncièrement différents. Aucune des réformes lancées par les Ottomans au xix^e siècle n'était d'ailleurs destinée à conformer la structure de l'empire au modèle des Habsbourg, ou, après l'accession de Philippe V en 1700, au modèle des Bourbons d'Espagne. Certes, le mot d'ordre des Tanzimat (« réorganisation » en turc ottoman) des années 1839-1876 est « centralisation et occidentalisation », mais, paradoxalement, les mesures étaient censées faire de l'empire ottoman une sorte d'immense État unifié plutôt qu'un empire colonial de style européen.

INTRODUCTION

En d'autres termes, les véritables héritiers des Habsbourg et des Bourbons d'Espagne en matière d'empire pourraient bien être les Britanniques de la fin du XVIII^e siècle.

Une certaine historiographie de la fin du XX^e siècle, représentée par exemple par l'ambitieux ouvrage en deux volumes de Peter J. Cain et Antony G. Hopkins sur l'empire britannique, reconnaît qu'on a beaucoup trop insisté sur la « modernité » de l'empire britannique du XIX^e siècle, et préfère voir une continuité de long terme en ce qui concerne les « gentilshommes capitalistes » qui contrôlent cet empire dès 1688²⁵. Dans la même veine, Christopher Alan Bayly, dans un livre important de la fin des années 1980, ne décrit pas l'empire britannique des années 1800-1840 sous l'angle d'une modernité précoce imposée à un ensemble de sociétés traditionnelles, mais plutôt comme un ensemble de « pratiques proconsulaires despotiques » qui, en réalité, « complètent le dispositif d'un régime conservateur revigoré en son sein²⁶ ». Si Bayly est d'accord avec Vincent Harlow pour voir l'émergence d'un « second empire britannique » avec la guerre de Sept Ans et surtout après la perte des colonies américaines en 1783, il pense néanmoins qu'on ne peut pas considérer que les développements que connaît l'empire britannique ont un caractère *sui generis*, contrairement à ce que les historiens partisans de l'exceptionnalisme soutiennent généralement²⁷. Le parallèle avec l'empire des Habsbourg ressort de la même manière quand Bayly fait remarquer qu'il « est d'accord avec Hopkins et Cain pour dire que la valeur économique de l'empire pour la Grande-Bretagne a continué à résider beaucoup plus dans sa contribution aux finances et aux services que dans sa contribution à l'économie industrielle émergente²⁸ ».

Cette vision constitue implicitement un défi pour la doctrine des « études postcoloniales », dont les tenants considèrent que l'Europe est un *deus ex machina* et adoptent

par la même occasion une conception curieusement vieux jeu de la « modernité » : celle-ci serait donc dans un premier temps un monopole européen puis une exportation de l'Europe vers ses périphéries, ce qui à son tour expliquerait l'émergence des États-nations sur les vestiges des empires.

En réalité, on peut détecter au moins quatre trajectoires différentes en ce qui concerne la formation des États-nations au cours des deux derniers siècles. Le premier cas, classique, est celui de la coalition de petites entités politiques contiguës, comme cela s'est produit en Italie ou en Allemagne au XIX^e siècle. Deuxième possibilité, il peut arriver qu'une grande structure multiethnique – l'empire – se fragmente en des entités nationales revendiquant une composition ethnique et linguistique interne plus ou moins homogène. Ce modèle peut correspondre à des cas assez variés, comme ceux de l'Irlande, de la Malaisie, du Mexique ou de la Turquie, même si nous devons naturellement être prudents en supposant que l'« ethnicité » est en soi une catégorie naturelle. La troisième trajectoire possible est celle de l'État-nation qui est aussi lui-même le centre de l'empire, comme dans le cas de l'Espagne, du Portugal, des Pays-Bas et de la Grande-Bretagne, où l'identité nationale se constitue du temps de l'empire plutôt qu'après lui. Enfin, le quatrième et dernier cas, souvent traité comme exceptionnel, est celui où l'État-nation possède encore de nombreuses caractéristiques impériales clés : il demeure multiethnique, conserve plusieurs langues, présente un certain degré de cosmopolitisme et s'étend aussi à grande échelle. On en trouve des exemples au XX^e siècle, allant de l'Union soviétique et de la Chine à l'Inde – les États-Unis présentant un cas limite. Ainsi, tout comme nous ne pouvons pas dire qu'il existe un seul modèle impérial dans le monde de la première modernité – comme le montre le contraste entre l'empire des Habsbourg et celui des Ottomans –, nous ne pouvons pas

INTRODUCTION

prétendre qu'il existe un seul mode de transition entre le monde des empires et celui des États-nations. D'un point de vue indien, les frontières nationales entre le Chili, le Pérou, l'Argentine, la Bolivie, la Colombie et le Venezuela n'ont que peu de sens, car ce qui sépare ces pays n'est certainement pas plus significatif que ce qui sépare les différents États de la république de l'Inde. Et si les Péruviens détestent les Argentins, les Tamouls entretiennent aussi une vision très négative des Bengalis (et *vice versa*).

Pour conclure cette première section : l'objectif de cette brève réflexion était de reconsidérer un certain nombre d'hypothèses et d'interroger quelques idées reçues eu égard aux empires de la première modernité, en particulier ceux dont le centre se situe en Ibérie. Elle soulève plus de questions qu'elle n'apporte de réponses, mais elle repose sur une conviction profonde : reprendre de manière inconsidérée les slogans à la mode et admettre les explications et trajectoires stéréotypées ne peut en aucun cas se substituer à la prise en considération des problèmes épineux attachés à l'écriture d'une histoire connectée du monde de la première modernité et du monde moderne. On ne peut pas non plus jeter le bébé avec l'eau du bain et insister pour balancer par-dessus bord des catégories comme « impérialisme » ou « colonialisme ». Si notre discussion démontre quelque chose, c'est que tous les empires ne sont pas des empires coloniaux, et qu'ils ne sont pas non plus nécessairement fondés sur les mêmes logiques économiques et culturelles. Cela n'implique pas de renoncer au concept d'empire, mais nous oblige à l'employer avec une plus grande prudence et une plus grande précision. De la même manière, même si les relations entre les métropoles et les colonies ne se résument pas à l'exploitation économique, et même si cela n'exclut assurément pas l'existence de formes variées d'exploitation interne (par exemple celle des esclaves par les colons

indépendants), il serait difficile de justifier une vision des vice-royautés du Mexique et du Pérou, ou de la colonie du Brésil, dans laquelle on aborderait ces structures politiques comme des équivalents au shogunat Tokugawa du Japon ou au royaume de France. Les pièges du politiquement correct sont assurément nombreux ; l'un d'eux est de se sentir obligé d'être politiquement incorrect au risque même d'abandonner toute espèce de bon sens.

II

Traditionnellement, ceux qui cherchent à sortir du cadre de l'« empire unique » adoptent la méthode comparatiste. L'histoire comparée a été particulièrement populaire parmi les historiens de l'économie durant les décennies du milieu du xx^e siècle, comme l'illustrent bien les ouvrages d'Alexander Gerschenkron et de Simon Kuznets ; la déclaration programmatique formulée en 1928 par le grand médiéviste français Marc Bloch a donné à son utilisation dans la profession un coup de fouet considérable²⁹. Bloch a pris soin de limiter ses exemples aux champs de l'histoire européenne qu'il connaissait bien, mais il n'ignorait pas que tous les partisans de l'histoire comparée ne partageaient pas sa circonspection. Le travail du sociologue Shmuel Eisenstadt, qui s'est explicitement inspiré de l'exemple de Max Weber pour faire des comparaisons transhistoriques très larges dans les années 1960, est peut-être l'un des exemples les plus grandioses de l'application de l'histoire comparée à l'histoire impériale³⁰. Selon cet auteur, on peut avant tout définir les empires comme de très grandes « sociétés bureaucratiques », en outre caractérisées par une lutte constante entre les souverains, la bureaucratie et divers autres groupes d'intérêts, traditionnels aussi bien qu'émergents. Un certain nombre

INTRODUCTION

de formes qui nous sont familières car provenant du vocabulaire wébérien font, au fil du temps et de la trajectoire historique, leur apparition dans cette analyse. On part ainsi de sociétés largement définies par l'ascription, qui voient l'émergence de structures féodales et patrimoniales, à leur tour suivies par des empires plus clairement bureaucratiques, puis par les empires « modernes », dans un contexte industrialisé. Le vaste tableau dressé par Eisenstadt, incluant quelque soixante-quatre empires indifféremment choisis au fil des siècles, a bien entendu conféré à son travail une certaine force et une certaine légitimité durant plusieurs décennies, même s'il était déjà clair pour les premiers évaluateurs que les exemples historiques étaient enfermés dans un schéma plutôt rigide. La persistance de modèles prétendant, encore dans les années 1970 et 1980, pouvoir décrire l'empire moghol comme une structure patrimoniale bureaucratique doit beaucoup à Eisenstadt et aux premiers écrits de Weber³¹.

L'un des principaux problèmes de la méthode d'Eisenstadt est qu'elle néglige délibérément à la fois la synchronie et la diachronie. En d'autres termes, chaque empire devient un simple « point de données », et ses caractéristiques diachroniques sont soit des variables expliquées, soit des variables explicatives. Le fait que cela puisse conduire à la fois à une réification radicale et à un certain aplatissement ne semble pas beaucoup inquiéter. Dans l'un des articles qu'il a rédigés à la même époque, Eisenstadt écrit par exemple que son objectif est

d'analyser systématiquement les relations entre certains types de religions et un type particulier de système politique – celui que l'on appelle l'« empire bureaucratique centralisé ». Les principaux exemples pour de tels empires sont celui de l'Égypte ancienne, celui des Sassanides, ceux des

Chinois depuis les Han, les empires romain et byzantin, divers royaumes indiens (comme les empires gupta, maurya et moghol), les califats (en particulier ceux des Abbasides [*sic*] et des Fatimides), l'empire ottoman, les États européens de l'Âge de l'Absolutisme et les empires coloniaux européens de cette période. Les religions qui nous intéressent faisaient partie des principaux systèmes religieux du monde développé : la religion mazdéenne en Iran, le confucianisme, le taoïsme et le bouddhisme en Chine et en Inde, l'islam, le christianisme oriental à Byzance, le catholicisme en Europe et dans l'Amérique espagnole et, plus tard en Europe, le protestantisme³².

Si cet amalgame hasardeux ne présente guère d'intérêt sur le plan analytique, il n'était sans doute pas plus pertinent de riposter par un simple recours à la division en sous-catégories analytiques. Certes, Eisenstadt était attaché à produire une construction fondée sur une vision globalement synchronique, selon l'idée avancée par Karl Jaspers d'une « période axiale » – de plusieurs siècles, jusqu'au III^e siècle avant J.-C. –, durant laquelle de profondes innovations religieuses et philosophiques semblent survenir simultanément dans l'espace eurasiatique. Mais la manière dont Eisenstadt s'est approprié et a mis en œuvre cette idée a rendu la chronologie de plus en plus souple, au point qu'il est devenu presque impossible d'identifier une « période » durant laquelle les changements en question seraient effectivement arrivés³³.

Si ce type de grand modèle macrohistorique a fait quelques adeptes parmi les historiens, il a aussi soulevé un certain scepticisme, qui s'est fait entendre au début des années 1980. Un des exemples les plus importants se trouve dans l'œuvre de Joseph Fletcher, un historien de la Chine doté d'un solide (et quelque peu atypique) intérêt pour les

INTRODUCTION

Mongols, le Tibet et l'Asie centrale en général. Fletcher a codirigé un séminaire sur les empires avec Eisenstadt dans les années 1970, et cette expérience donne une acuité particulière à son point de vue. Formulant des généralisations audacieuses s'appuyant malgré tout sur des fondements historiques et philologiques rigoureux, Fletcher plaide avec force contre le modèle conventionnel ou « exceptionnaliste » de l'historiographie de la Chine impériale popularisé par le culturalisme de l'école dite de John King Fairbank, qui se plaisait à dépeindre une opposition radicale entre la vision du monde des Chinois et celle des Européens. Au lieu de cela, Fletcher soutient qu'il est nécessaire de lire non seulement les sources écrites en chinois, mais aussi celles écrites en mandchou, en tibétain et en persan, fondant ainsi involontairement ce qui allait être baptisé la « nouvelle histoire Qing »³⁴. Au même moment, dans un article célèbre publié à titre posthume, il suggère que les sociétés eurasiatiques présentent de nombreux parallèles entre environ 1500 et 1800 : « un accroissement de la population, un changement social plus dynamique, l'apparition de nouvelles villes et cités, l'essor de classes marchandes urbaines, un regain du religieux et des efforts missionnaires, un mécontentement rural et un déclin du nomadisme³⁵. » À certains moments, ce sont les changements écologiques affectant de vastes territoires, comme ceux ayant entraîné l'expansion et l'édification d'un empire mongol au XIII^e siècle, qui expliquent ces parallèles. À d'autres, ces derniers résultent de la circulation de puissants courants idéologiques, comme le modèle politique « turco-mongol » qui a traversé tout l'espace entre la Chine et l'empire ottoman. En tout état de cause, Fletcher considérait qu'il était important de proposer une forme synchronique d'« histoire intégrante » (*integrative history*) qui ferait tomber les barrières traditionnellement érigées entre les espaces impériaux et leurs différentes historiographies.

La contribution de Fletcher est souvent trop volontiers oubliée dans les ouvrages récents traitant de l'« histoire globale » telle que pratiquée à la fin du xx^e et au début du xxi^e siècle³⁶. En lieu et place, ces ouvrages accordent une grande importance – sans doute exagérée – à d'autres formulations dont l'utilité et la cohérence sont discutables. Par exemple, on trouve parmi celles-ci l'expression d'« histoire enchevêtrée » (*entangled histories*), qui se trouve avoir déjà au moins deux acceptions tout à fait distinctes selon qu'on l'emploie en Europe, en particulier en Allemagne, ou aux États-Unis. La première de ces acceptions semble souvent ne pas désigner beaucoup plus qu'une étude des « régions frontalières » entre les entités politiques – comme les États-nations – qui sont « enchevêtrées » au sens où elles possèdent des juridictions qui se chevauchent ou se superposent. On en trouve un exemple dans une étude récente consacrée à la Chine du Nord-Est dans la première moitié du xx^e siècle, qui se penche sur la compétition des intérêts impériaux chinois, russes et japonais dans la région³⁷. On en trouve un autre exemple, très différent mais spatialisé, dans un ouvrage collectif proposant une « histoire ottomane enchevêtrée », qui consiste en une étude des divers liens que les Ottomans entretenaient avec leurs voisins européens à travers la diplomatie et le commerce³⁸. La seconde acception, cependant, plus récente et forgée dans une perspective surtout post-coloniale, envisage l'enchevêtrement comme un phénomène essentiellement socioculturel. Les tenants de cette acception affirment ainsi qu'on ne peut se garder d'étudier « l'impact unilatéral d'une culture sur une autre » et au lieu de cela « prêter attention aux capacités d'action de tous les acteurs, en particulier ceux dont les histoires et capacités d'action... sont, à la fois à cause de paradigmes historiographiques eurocentristes et à cause de la nature des sources, traditionnellement ignorées³⁹ », qu'en adoptant l'approche de

INTRODUCTION

l'histoire enchevêtrée. N'importe quelle histoire sociale un peu sérieuse, même limitée à une zone spécifique comme Oaxaca, Zanzibar ou Kolkata (Calcutta) au XVIII^e ou au XIX^e siècle doit assurément, dans cette optique, regorger de problématiques d'« enchevêtrement ». Si tel est bien le cas, on peut considérer que près des trois quarts des études produites au cours des dernières décennies sur l'Amérique latine, le Pacifique Sud et l'océan Indien proposent une forme ou une autre d'histoire « enchevêtrée », et on aurait en réalité bien du mal à trouver un exemple de toute autre forme d'écriture de l'histoire. Par ailleurs, si, comme on peut le comprendre, le terme « enchevêtrement » vise à signifier la multiplication des sources et des voix historiques, généralement dans une situation d'interaction entre un acteur européen et son Autre non européen, cette approche est l'héritière des travaux initiés dans les années 1950 et 1960 par les spécialistes de l'Amérique latine affirmant représenter « la vision des vaincus⁴⁰ ». Même si des études individuelles peuvent rester valables, il est encore difficile de savoir ce que le déploiement du concept d'« enchevêtrement » apporte effectivement sur le plan analytique.

Un autre courant ayant émergé il y a quelques années sous l'intitulé d'« histoire croisée » – formule née de la collaboration entre un spécialiste de la littérature allemande et une sociologue – a connu moins de succès. Dans ce dispositif, le tandem Werner-Zimmermann soutient que l'histoire comparée traditionnelle, qui a pris l'État-nation comme élément naturel d'analyse, a fait son temps ; à la place, il propose de s'inscrire dans « la famille des démarches “relationnelles” qui, à l'instar de la comparaison, des études de transferts, plus récemment de la *connected* et de la *shared history*, interrogent des liens, matérialisés dans la sphère sociale ou simplement projetés, entre différentes formations historiquement constituées⁴¹ ». Les auteurs commencent

toutefois par faire référence aux « études de transferts culturels », lesquelles ont démontré que le déplacement d'un objet culturel, par exemple de la France à l'Allemagne ou inversement, entraîne naturellement le changement de signification dudit objet. Ils font valoir ensuite qu'une approche historique totalement nouvelle pourrait voir le jour si l'on s'engageait dans une étude multilatérale de ces transferts culturels « croisés » (ou « entrecroisés » pour reprendre leur malheureux néologisme), qui échapperait sans doute aux pièges d'un récit diffusionniste par trop simple et par trop familier. Dans l'un des rares exemples historiques concrets qu'ils fournissent, ils suggèrent ainsi que les systèmes de sécurité sociale modernes en France et en Allemagne se sont mutuellement influencés, et qu'ils doivent par conséquent être étudiés ensemble plutôt que séparément. À cela s'ajoute un ensemble de propositions hétérogènes présentées sous la forme d'une sorte de « boîte à outils » qui doit laisser le lecteur historien désireux de suivre cette approche plus que perplexé. Voyons cela dans l'ordre.

Werner et Zimmermann consacrent par exemple une section de leur exposé au besoin pressant d'« historiciser les catégories d'analyse », dans la mesure où les termes de « paysages » et de « chômage » n'ont, en 1500, assurément pas le même sens qu'en 1800. La véritable pertinence de cette proposition fort raisonnable (sinon banale) pour l'exercice particulier qu'ils entendent mener n'est pas explicitée. Plus loin, ils préconisent l'usage de l'« induction pragmatique » en tant que méthode historique, une proposition épistémologique qui ne correspond pas non plus à la logique globale de leur argumentaire. Et pour finir, ils affirment que les travaux des historiens présentent un « déficit de réflexivité », sachant que cette dernière « n'est pas un formalisme vide, mais un champ relationnel créateur de sens ». Reprochant aux autres approches « relationnelles » de ne se livrer qu'à la « simple

INTRODUCTION

restitution d'un "déjà là" », ils considèrent que leur propre approche est (encore une fois) « généra[trice] de sens », et concluent en évaluant la méthode qu'ils ont inventée comme suit : « Pour des questions comme le choix des échelles, la construction du contexte ou encore les processus de catégorisation, l'histoire croisée invite à un va-et-vient entre les deux pôles de l'enquête et de l'objet. » Depuis, Sebastian Conrad nous a assuré que « la double réflexivité constitue le cœur épistémologique de l'idée d'histoire croisée », et par conséquent nous pouvons conclure de l'analyse résumée ci-dessus que « les perspectives mondiales et le cours de l'intégration globale sont inextricablement interreliés⁴² ». En adoptant un point de vue un peu plus sceptique, on pourrait se demander dans quelle mesure cette proposition centrée sur la dyade France-Allemagne, à la fois par les exemples qu'elle avance et par les horizons conceptuels et intellectuels du « sens » qu'elle prétend générer, contribue effectivement à une historiographie plus globale tentant d'échapper au cadre étriqué de l'histoire comparée de l'Europe de l'Ouest.

Il est indéniable qu'une des préoccupations de Fletcher est de « restitu[er] un "déjà là" » occulté par les pratiques historiographiques conventionnelles, par exemple en ce qui concerne les interactions mandchoues et tibétaines avec la culture impériale Qing. Mais il ne s'agit pas d'un simple exercice positiviste ; c'est plutôt une reconnaissance de la responsabilité empirique de l'historien (en tant qu'elle est distincte de celle de l'auteur de fiction)⁴³. Nous pouvons considérer que sa proposition d'« histoire intégrante » possède deux composantes distinctes : pour reprendre ses propres termes, « on cherche d'abord des parallèles historiques (des développements similaires à peu près contemporains dans les diverses sociétés du monde), et puis on détermine s'ils sont causalement interdépendants⁴⁴ ». C'est sans doute l'attention portée aux « parallèles » entre les

différentes trajectoires eurasiatiques qui a constitué le point de départ d'un ouvrage ambitieux et de grande envergure écrit par Victor Lieberman. Toutefois, celui-ci s'appuie sur la lecture d'un vaste corpus de littérature de seconde main plutôt que sur une synthèse des archives et des sources primaires, textuelles ou visuelles⁴⁵. La seconde composante, l'importance accordée aux interdépendances et à la « continuité horizontale », d'un autre côté, a été développée plus avant au cours des deux dernières décennies par le courant de l'« histoire connectée », en partie en réaction à l'attention persistante de Lieberman pour les parallèles. Les propositions de l'« histoire connectée » peuvent se résumer schématiquement comme suit :

- Il est souvent fructueux pour les historiens d'outrepasser les divisions géographiques et territoriales traditionnelles en confrontant les données de différents corpus d'archives et d'autres types de matériaux. Cela implique un effort intellectuel et linguistique supplémentaire (comme le montre l'exemple de Fletcher lui-même) allant au-delà de la formation généralement dispensée aux historiens, ou alors nécessite des formes de collaboration. Il ne s'agit en aucun cas de produire des synthèses qui s'appuient purement et simplement sur la littérature de seconde main et qui passent encore souvent pour de l'« histoire globale »⁴⁶.
- Néanmoins, étant donné que les conventions changent, ce qui est nouveau et fécond doit aussi évoluer de concert, comme le montre l'exemple de la « nouvelle histoire Qing ». Les objets de l'« histoire connectée », par conséquent, ne sont pas immuables mais changeants ; ils changent avec les tendances historiographiques. L'objectif de l'histoire connectée n'est pas de devenir une approche dominante, mais d'exister en tant que forme consciente d'*Oppositionswissenschaft* (c'est-à-dire telle une science de

INTRODUCTION

et dans l'opposition), qui progresse à la fois à côté de et en tension avec les conceptions plus conventionnelles.

- On trouve des connexions intéressantes et significatives non seulement dans la culture matérielle sur laquelle Fletcher met souvent l'accent, mais aussi dans la sphère des idées et des concepts. L'histoire du millénarisme politique dans l'espace eurasiatique du xvi^e siècle, présentée dans un précédent article, en est un exemple intéressant⁴⁷.
- L'« histoire connectée » doit pouvoir se distinguer et s'expérimenter à diverses échelles sur tous les continents, mais aussi – par exemple – en reliant l'Inde, l'Asie centrale et l'Iran par des biais inattendus. Elle peut ainsi par moments contribuer à une forme d'« histoire globale », mais ne pas être pour autant obligatoirement affiliée à ce courant⁴⁸.
- L'historien n'est pas tenu de trouver des connexions de même intensité, de même durée ou de même complexité partout, et doit même se préparer à découvrir des sphères dans lesquelles les régimes de circulation sont soit complètement absents, soit très faiblement articulés.

L'« histoire connectée » peut être combinée avec d'autres approches, de l'approche quantitative à la macrohistoire (telle qu'appliquée par exemple à l'histoire monétaire) et à la microhistoire (telle qu'appliquée, disons, aux trajectoires individuelles). Elle peut aussi, comme dans ce livre dédié à l'histoire impériale et à l'étude des empires, combiner plusieurs « histoires connectées » pour approfondir une même problématique globale⁴⁹.

III

Les chapitres qui suivent mettent en œuvre la notion d'« histoire connectée » pour aborder le monde de la première modernité compris entre environ 1500 et 1800. Le livre débute par un triptyque sur l'histoire de l'*Estado da Índia* portugais au début du xvi^e siècle, abordée selon différents angles.

Le premier chapitre situe l'*Estado* dans le contexte des rivalités interétatiques et interimpériales du monde de l'océan Indien, et souligne le caractère très aventureux de l'entreprise portugaise, conséquence de la connaissance assez approximative que les acteurs portugais ont alors du contexte dans lequel ils interviennent.

Le deuxième chapitre considère la place des Corses et des Italiens, à la fois en tant que prédécesseurs des Portugais et en tant que partenaires de l'*Estado*. Il se concentre plus particulièrement sur les vicissitudes d'une famille corse de constructeurs de galères durant les premières décennies du siècle.

Le troisième chapitre avance jusqu'aux années 1520, moment où de nombreuses voix dissidentes se font entendre parmi les sujets des rois portugais d'Asie, à la fois dans le milieu dit des *casados moradores* (colons bourgeois) et dans celui des marchands asiatiques qui continuent à résider dans les ports comme Malacca, pris par les Portugais en 1511. Ces voix « d'en bas » révèlent que l'entreprise impériale a commencé à se fissurer et a donné lieu à des tensions assez tôt.

Le triptyque suivant embrasse un ensemble d'horizons beaucoup plus vaste.

Le quatrième chapitre considère l'histoire complexe des relations entre les empires portugais et espagnol, à la fois

INTRODUCTION

avant et durant ce que l'on appelle l'Union des Couronnes de la période 1580-1640, pendant laquelle les Habsbourg détiennent aussi le trône du Portugal. Il montre que, même si les deux empires ont choisi d'entretenir le mythe de la séparation scellée par le traité de Tordesillas (1494), leurs limites et frontières étaient en réalité plutôt poreuses. En conséquence, les contacts prolongés entre ces deux empires ont plus d'une fois transformé les institutions, la politique et les réalités de chacun d'eux⁵⁰.

Le cinquième chapitre met ensuite en exergue le contraste existant en matière de construction d'empire entre l'expérience des Habsbourg et celle de deux de ses rivaux musulmans, les Ottomans et les Moghols. Ici, l'objectif est de revenir sur la question brièvement exposée plus haut de la distinction à opérer entre l'empire « colonial » et les autres sortes d'empires de la première modernité, et partant de faire valoir que la forme impériale est elle-même flexible.

Le sixième chapitre (coécrit avec Anthony Pagden) se penche sur l'empire britannique de la première modernité et montre comment et dans quelle mesure celui-ci s'inspire des usages et des institutions de ses prédécesseurs ibériques, alors même qu'il essaie d'effacer toute trace de ces emprunts.

La dernière partie du livre, composée de quatre chapitres, propose une analyse des formes de représentation en considérant à la fois l'historiographie et d'autres supports.

Le septième chapitre fait valoir que de nouvelles formes d'« histoire globale » ont émergé au xvi^e siècle, en partie du fait de la nature du projet de construction de l'empire à cette époque, mais non comme une simple émanation de cette construction ; comme certains l'ont déjà fait remarquer, cette transformation historiographique a aussi eu un impact significatif dans des régions (comme l'Italie) où les

grands projets impériaux n'étaient pas à l'ordre du jour à cette époque⁵¹.

Le deuxième chapitre de cette dernière section (chapitre 8) examine la persistance des « monstres » et « merveilles » dans l'imaginaire impérial de la première modernité en s'appuyant sur des exemples issus à la fois de contextes islamiques et chrétiens.

Le neuvième chapitre plaide ensuite pour une sorte d'histoire intellectuelle globale de la période en utilisant l'idée de réseaux intellectuels transversaux outrepassant les frontières des empires. Les exemples sont là aussi issus d'une vaste zone géographique, incluant l'océan Indien et la Méditerranée.

Enfin, le dernier chapitre réfléchit à la manière dont l'« histoire connectée » peut nous aider à problématiser un espace tel que le continent de l'« Asie », à la fois divisé entre, et façonné par les multiples projets impériaux de l'époque.

Les explorations que constituent ces chapitres ont été produites sur plus d'une décennie et sont le fruit de mon engagement avec diverses archives, ainsi que divers textes et d'autres matériaux. Elles ont peut-être un aspect idiosyncratique dans la mesure où elles reflètent mes compétences techniques et mes préférences. De manière générale, mon objectif n'est pas de proposer une synthèse ou un récit fondé sur des écrits de seconde main du type de ceux qui prolifèrent dans la littérature. Les présentes pages sont plutôt le résultat d'un engagement continu pour la recherche primaire concernant la période de la première modernité. Elles sont aussi sous-tendues par un rejet de la lecture téléologique de ces siècles, qui considère cette période comme un simple présage du monde qui allait advenir au XIX^e siècle. Le jugement que porte John Darwin sur la question me semble pour l'essentiel avisé :

INTRODUCTION

Le siècle et demi qui a précédé la conquête britannique du Bengale après 1857 n'a pas simplement été un long prélude à la « Révolution eurasiatique » par laquelle l'Europe a dominé le reste du Vieux Monde. Il représente une période de quasi-équilibre entre les sociétés dominantes de l'Eurasie et, dans certaines régions du Monde Extérieur, entre les envahisseurs européens et les communautés indigènes. On ignorait tout bonnement alors combien de temps ce motif global de compétition, collaboration et coexistence engendré par l'expansion géographique et la plus étroite interdépendance économique des sociétés du Vieux Monde allait durer, et quelles sociétés, le cas échéant, allaient venir à bout des obstacles technologiques, institutionnels et culturels pour acquérir une prédominance plus générale⁵².

Que nous choissions d'appeler cela une forme d'« équilibre » ou une « compétition », les complexes interactions et relations interimpériales de cette période sont au cœur du présent ouvrage. Le monde dont il est question n'a pas l'organisation simple et unipolaire à laquelle l'historiographie – que ce soit dans ses grossières incarnations eurocentristes ou néomarxistes – nous a longtemps habitués ; au contraire, il est divers, varié, et invariablement multipolaire. Herder a peut-être souhaité défendre la diversité des nations contre la violence des empires, mais il n'avait pas saisi que la notion d'empire elle-même recouvre une grande diversité.

REPENSER L'ÉTABLISSEMENT DE L'ESTADO DA ÍNDIA

1498-1509*

Nous vous rappelons que vous devez toujours prendre grand soin d'envoyer quelques hommes pour découvrir [*a descobryr*] à la fois Malacca et toutes les autres régions qui ne sont jusqu'ici pas si bien connues, et vous devez les envoyer avec quelques produits dans des navires locaux qui vont là-bas, pourvu qu'ils puissent les y conduire en toute sécurité. Et ceux que vous envoyez à cet effet doivent être des hommes sur lesquels vous savez pouvoir agir comme il se doit [*devem ser homens que ho bem saybam fazer*].

Instructions royales
à Dom Francisco de Almeida,
3 mars 1505¹.

L'équilibre de l'ignorance

Les débuts de la présence portugaise dans l'océan Indien, comme les expéditions de Christophe Colomb dans les Caraïbes, demeurent quelque peu obscurs, et

* J'ai présenté des versions préliminaires de ce chapitre au Deutsches Historisches Museum de Berlin, au World History Seminar de Tufts University et à l'université de Californie à Berkeley.

sont à ce titre l'objet de certaines spéculations – parfois des plus insensées – concernant à la fois les événements et les desseins humains². Certes, nous en savons beaucoup sur les personnels, les flottes et les cargaisons, mais beaucoup d'aspects de ces expéditions capitales du tournant du XVI^e siècle nous échappent encore. Ici, les historiens sont bon gré mal gré confrontés au problème récurrent et délicat de l'« équilibre de l'ignorance » rencontré à peu près avec tous les sujets, mais de manière particulièrement aiguë avec ceux qui nous ramènent quelque cinq siècles en arrière : d'une part les acteurs historiques auxquels nous nous intéressons savaient certainement des choses que l'historien d'aujourd'hui ignore, et de fait ne peut pas savoir ; d'autre part, grâce au recul et à l'érudition, l'historien peut savoir – et de fait sait souvent – des choses que les acteurs historiques ignoraient. C'est un problème particulièrement épineux dans la mesure où nous nous intéressons généralement aux motivations qui expliquent les actes : comment les reconstituer dans cette situation d'asymétrie ? Il me semble que les questions soulevées par l'histoire de la première « longue décennie » de la présence portugaise dans l'océan Indien, entre 1498 et 1509, peuvent être reconsidérées aujourd'hui en réfléchissant à cet « équilibre de l'ignorance » entre nous (les historiens vivant au début du XXI^e siècle) et les divers acteurs, portugais et autres, qui forment le canevas de cette période. Cette question de l'équilibre s'applique autant à des problèmes relevant du champ de l'« information » ou du « renseignement », c'est-à-dire aux divers objets du verbe portugais *conhecer* (connaître), qu'à des problèmes peut-être plus sérieux relevant du « savoir » (*saber*).

On sait, c'est même quasi un cliché, que l'arrivée des Portugais en Inde de l'Ouest en mai 1498 a été l'occasion d'un grand malentendu³. Comme nous l'indique le

manuscrit parfois attribué à une figure nébuleuse du nom d'Álvaro Velho (et déjà utilisé au ^{xvi}^e siècle par le chroniqueur Fernão Lopes de Castanheda), les Portugais pensaient au départ qu'il n'existait que deux groupes religieux dans l'Asie maritime : les musulmans (les « Maures ») et les chrétiens. Les musulmans, se figurait-on, dominaient la région du nord-ouest de l'Asie menant à l'Arabie, et les chrétiens la région du Sud-Est. La région du Kerala, elle, se trouvait à la lisière des deux. Voilà sans doute pourquoi le port et le royaume de Calicut (ou Kozhikode) avait un roi *a priori* « chrétien » mais était si fortement dominé par les marchands de « La Mecque ». Les Portugais de la flotte de Vasco de Gama rapportèrent ainsi au Portugal, en 1499, une vision géopolitique de l'Asie largement erronée, énumérant un nombre incroyable de royaumes chrétiens susceptibles de devenir leurs alliés dans un schéma binaire, une fois ligüés contre les marchands musulmans rencontrés dans les ports du Kerala et de la côte swahilie. Cette vision, que l'auteur anonyme nous assure tenir d'« un homme qui parlait notre langue [et] qui s'était rendu dans ces régions depuis Alexandrie trente ans plus tôt » (c'est-à-dire le célèbre négociant et espion juif connu plus tard sous le nom de Gaspar da Índia), ne perdura pas longtemps et fut sensiblement modifiée en 1501, quand Pedro Álvares Cabral revint avec sa flotte au Portugal, pourvu d'un nouveau schéma tripartite impliquant les chrétiens, les Maures et les gentils⁴. Autrement dit, une vision erronée fut corrigée par l'accumulation de données empiriques permettant de distinguer les chrétiens de la masse des autres résidents « hindous » du Kerala.

L'Asie dans l'imaginaire portugais vers 1500⁵

Royaumes	Effectifs militaires	Commentaires (et jours de navigation depuis Calicut)
Calicut	100 000	Principalement des auxiliaires
Cranganore	40 000	Chrétien ; 3 jours de distance
Kollam	10 000	Chrétien ; 10 jours de distance
Kayal	4 000	Roi maure, sujets chrétiens ; 10 jours de distance ; 100 éléphants
Coromandel	100 000	Chrétien
Ceylan	4 000	Chrétien ; nombreux éléphants de guerre ; 8 jours de distance
Sumatra	4 000	Chrétien ; 1 000 cavaliers et 300 éléphants ; 30 jours de distance
Shahr-i Nav (Siam)	20 000	Chrétien ; 4 000 chevaux et 400 éléphants ; 50 jours de distance
Tenasserim	10 000	Chrétien ; 500 éléphants ; 40 jours de distance
Bengale	de 20 000 à 25 000	Roi chrétien, sujets maures ; 10 000 chevaux et 400 éléphants ; 40 jours de distance
Malacca	10 000	Chrétien ; 1 200 chevaux ; 40 jours de distance
Pegu	20 000	Chrétien ; 10 000 chevaux et 400 éléphants ; 30 jours de distance
Cambodge	de 5 000 à 6 000	Chrétien ; 1 000 éléphants ; 50 jours de distance
Pedir (Sumatra)	4 000	Chrétien ; 100 éléphants ; 50 jours de distance

Durant la décennie suivante, le nombre de catégories augmenta encore, car il devint clair d'une part que les musulmans pouvaient appartenir à au moins deux groupes distincts (celui de « Xeque Ismael », avec sa *carapuças roxas* ou *qizilbāsh*, c'est-à-dire les partisans chiites des Safavides, et celui des sunnites dominants), et d'autre part que les chrétiens du Kerala n'étaient pas non plus exactement de la même obédience que les Portugais. Toutefois, si nous n'envisageons pas sérieusement la possibilité d'un « équilibre de l'ignorance » entre les acteurs du début du xv^e siècle et nous, nous courons le risque de prononcer des jugements hâtifs sur leurs actes et de peindre d'eux un portrait qui les ferait paraître beaucoup plus naïfs qu'ils ne l'étaient probablement.

Le problème est grandement amplifié du fait que les sociétés de l'époque étaient composées d'agents souvent illettrés ou, lorsqu'ils étaient lettrés, ne voyant pas l'intérêt de mettre par écrit ce qu'ils savaient. Le manque relatif de sources sur l'océan Indien du xv^e siècle en atteste. Marco Polo lui-même est à cet égard un cas d'espèce : il ne semble pas avoir été particulièrement enthousiaste, ni même très capable de coucher le récit de son voyage sur le papier, et celui-ci n'a été transmis aux générations suivantes que par le fait du hasard ; de même, les textes chinois associés aux voyages Ming, comme le récit de Ma Huan, sont avant tout le fruit de la pression exercée par les fonctionnaires en charge des archives⁶ ; le texte du voyageur italien du xv^e siècle Niccolò de' Conti a lui aussi été consigné grâce à l'intervention d'un « coauteur » humaniste ; le récit torturé du Russe Afanasii Nikitin semble être, de la part de l'auteur, un acte désespéré pour rester sain d'esprit au beau milieu d'une terre peuplée d'infidèles qu'il déteste ; et le compte rendu des voyages de 'Abdur Razzaq Samarqandi au Kerala et à Vijayanagara dans les années 1440 est le récit d'un

chroniqueur érudit à la première personne, inséré dans un texte hautement littéraire⁷. En d'autres termes, rares sont les textes s'apparentant à un récit de marchand simple et sans fard (dans la tradition de la Genizah du Caire) ou à un itinéraire présentant des données pratiques sur les monnaies, les poids, les produits disponibles sur les marchés, et ce genres de choses. Cela pour des raisons évidentes. Les renseignements concernant le commerce étaient inappréciables et ne devaient pas être divulgués de manière inconsidérée ; les documents de la Genizah n'étaient d'ailleurs pas non plus destinés à être largement partagés⁸. Toutefois, cela ne veut pas dire que la connaissance orale et de précieux renseignements ne circulaient pas dans les milieux marchands. Bien au contraire. En 1498, quand Vasco de Gama arrive en Inde, les quelque dizaines de marchands méditerranéens actifs dans les différents ports de l'océan Indien sont assurément dotés de connaissances beaucoup plus importantes que celles que Gama sera en définitive en mesure de collecter au cours de son séjour de trois mois au Kerala⁹. Nous ne savons pas exactement ce qu'ils savaient, mais nous pouvons de temps à autre hasarder une hypothèse, comme dans le cas de Gaspar da Índia, ou dans celui d'Ibn Tayyib (« Bontaibo » ou « Monçaide »), un Tunisien musulman que les Portugais rencontrent à Calicut en 1498.

Un exemple moins connu est tout à fait révélateur. En 1502, quand la petite flotte de João da Nova rentre à Lisbonne, le célèbre marchand florentin Bartolomeo Marchionni (résidant alors à Lisbonne) rapporte qu'elle ramène à son bord un « Vénitien qui était resté là-bas [en Asie] durant vingt-cinq ans¹⁰ ». Cet homme, Bonajuto d'Albano (ou Benevenuto del Pan), est originaire du campo San Bartolomeo, près du Rialto, où son frère réside encore ; il est alors âgé d'environ soixante-dix ans (ou soixante selon certaines versions), boiteux (*zoto da una gamba*), et plutôt pauvre, ayant prétendument

perdu la somme considérable de 20 000 ou 25 000 ducats lors d'un naufrage dans l'océan Indien¹¹. Albano affirme qu'il a beaucoup voyagé, en Perse et à Hormuz, au Gujarat (ou « Combait »), ainsi qu'à « Cholocut et dans toutes ces contrées », dont Malacca. Malheureusement incapable d'élever ses fils en bons chrétiens dans ces circonstances, il avait donc saisi l'opportunité de rentrer avec les Portugais pour « faire de ses deux fils et de sa femme des chrétiens », même si ces derniers étaient presque entièrement nus et semblaient assez frustes aux observateurs lisboètes. Et il n'était pas seul, car la même flotte ramenait aussi un natif de Valence, et un autre de Bergame, qui avaient tous les deux passé quelques années en Inde. Albano fut rapidement emmené à Sintra, où Dom Manuel se trouvait à l'époque, et il fut apparemment interrogé sur les affaires du commerce en Asie, à propos desquelles nous pouvons imaginer qu'il était bien informé. Certains auteurs ont avancé que les connaissances qu'il rapportait avaient peut-être encouragé Dom Manuel à explorer les possibilités de commerce en Asie du Sud-Est, ce qui aurait donc conduit aux premiers contacts directs des Portugais avec Malacca par l'entremise de Diogo Lopes de Sequeira en 1509 (même si Malacca apparaît déjà dans le texte anonyme de 1498-1499).

Mais l'information sur l'Asie et la connaissance concernant la géographie économique et la géopolitique n'en étaient pas moins difficiles à obtenir pour ceux qui se souciaient de tenir des registres écrits. Le volumineux journal public de l'historien vénitien Marino Sanuto l'atteste sans équivoque, car il tient ces informations – lacunaires – de deux correspondants en Égypte et en Ibérie. Le tableau que ces correspondants dépeignent est souvent déroutant et contradictoire. Ainsi, en 1506, huit ans après l'arrivée de la flotte de Vasco de Gama à Kozhikode (Calicut), l'émissaire vénitien dépêché à la cour de Philippe I^{er} de

Castille, Vincenzo Quirini, rentre à Venise et déclare au Sénat de la Sérénissime que la situation n'est pas aussi sombre pour les habitants de la lagune que ce qu'ils avaient pu penser. En effet, à l'annonce de la découverte de la route du Cap, de nombreux Vénitiens – parmi lesquels le notoirement acrimonieux mais non moins populaire mémorialiste Girolamo Priuli – s'étaient rassemblés sur les toits de la ville, criant et pleurant que la fin était proche¹². Priuli était de ceux qui croyaient que les Portugais seraient désormais en mesure de couper les voies commerciales de la mer Rouge, ce qui ferait monter en flèche le prix du poivre et des épices dans la Méditerranée orientale, et inonderait dans le même temps Lisbonne d'épices bon marché rapportées par la *Carreira da Índia*. Quirini, certainement influencé par ses informateurs castillans qui semblent faire peu de cas de la puissance et des capacités réelles de leurs voisins portugais, voyait les choses autrement. L'entreprise portugaise en Asie, dit-il plein de sagesse à ses supérieurs, ne survivra pas au règne du monarque actuel, Dom Manuel, qui l'a imposée à des sujets réticents. Il conclut :

Par conséquent la mort du roi du Portugal, on le croit, sera l'occasion de la ruine de ce voyage [en Asie], et si ce n'est pas la mort de ce roi, alors ce sera celle de son successeur, et sur ce compte, nombreuses sont les personnes qui pensent que ledit voyage n'est pas destiné à perdurer. Et en cette pensée, ils sont confortés par les nombreux accidents qui accablent les navires et les marins, sur cette si longue route que les Portugais poursuivent. Accidents qui sont tels que peu sont déjà prêts à se porter volontaires pour y aller, à la fois à cause des maladies et à cause des grands risques de naufrage, [car] sur 114 navires partis pour ce voyage entre 1497 et 1506, seuls 55 sont rentrés, et 19 sont pour

sûr perdus, presque tous chargés d'épices, et des 40 autres, on ne sait rien à ce jour¹³.

Quel visionnaire, pourrait-on dire ironiquement, sauf qu'il apparaît que la même opinion est formulée quelque deux décennies plus tard par un autre émissaire vénitien rentrant d'Espagne, Gasparo Contarini. Néanmoins, même si l'on trouve des thèmes communs dans la présentation que font les deux hommes – notamment la relative pauvreté du Portugal (« *quel re abbia assai minor soma di denaro* », écrit Contarini) et la haine des Asiatiques envers les Portugais –, le raisonnement de Contarini diffère de celui de Quirini. Contarini, pour sa part, fait référence à l'issue malheureuse des premiers contacts portugais avec la Chine des Ming (ayant entraîné la perte de cinq navires), aux faits que les Asiatiques ont de plus en plus tendance à « se faire eux-mêmes experts en navigation et en guerre », que le jeune Dom João III n'est pas aussi capable que son père, et encore aux luttes internes entre les capitaines portugais d'Asie (« *già quelli suoi capitani che ha in le Indie cominciavano fra loro a competere* »)¹⁴.

Mais deux décennies plus tôt, Quirini ne savait probablement pas grand-chose de la Chine, si ce n'est rien, au-delà de ce qu'il avait pu lire du récit de Marco Polo ; et le fameux problème des factions (ou *bandos*) parmi les Portugais d'Asie, déjà manifeste en 1507 autour de l'expédition d'Afonso de Albuquerque à Hormuz, ne fait pas non plus partie de son analyse. En fait, comme la plupart des auteurs portugais en 1506, il se concentre surtout sur la géopolitique de l'océan Indien occidental, sur le triangle formé par l'Afrique orientale, ce qu'on appelait alors l'*estreitos* (c'est-à-dire la mer Rouge et le golfe Persique) et l'Inde de l'Ouest. De ces trois régions, c'est naturellement à cette dernière, d'où venait la majeure partie du poivre, qu'il accorde la plus

grande attention. Il sait également qu'il y a là-bas deux *sub-loci* intéressants, à commencer par la côte s'étendant entre Cochin (Kochi), Calicut et Cannanore (Kannur), régions avec lesquelles Gama et les Cabral ont établi des contacts étroits durant leurs premiers voyages. Mais on l'a aussi informé de l'existence d'un autre grand centre, « un endroit appelé Batacala [Bhatkal], qui est le premier appartenant aux Gentils sur cette côte, où quelque 3 000 *cantara* de poivre sont produites, dont l'ensemble revient aux Maures ». Quirini utilise le terme de « premier » (*il primo*) ici parce qu'il suit mentalement les côtes indiennes du nord au sud et qu'il a en tête la transition entre les sultanats musulmans du Deccan (qu'il imagine n'être qu'un seul royaume, *il regno di Cane*) et le royaume gentil de Vijayanagara (qu'il appelle *il regno di Narsi*, d'après le nom du roi du xv^e siècle, Narasimha)¹⁵. Pour Quirini, l'avenir du commerce portugais en Asie dépendra surtout de l'équilibre entre ces deux États, qu'il imagine beaucoup plus grands qu'ils ne l'étaient. Le royaume du Deccan, selon lui, « commence à la *Mar Persico* et se déploie jusqu'au royaume de Calicut par voie terrestre », tandis que Vijayanagara « commence dans le royaume de Calicut et s'étend par voie terrestre jusqu'aux abords de Malacca ». En outre, c'est Vijayanagara, ou « Narsi », qui est essentiel à ses yeux pour l'approvisionnement en poivre, car le royaume « jouxte sur trois côtés la montagne où l'on cultive le poivre, et a une frontière commune de plus de cent miles avec le roi de Calicut, avec qui [il a] des liens importants de parenté et d'amitié, comme l'affirment les Portugais ». Une alliance solide entre Calicut et Vijayanagara contre les Portugais pourrait empêcher l'approvisionnement en poivre car, dit Quirini :

Quoique les propriétaires du poivre l'acheminement avec la plus grande facilité par la rivière à Cannanore et Cochin,

rien ne serait plus facile pour le roi de Calicut, à la fois pour son propre bénéfice et pour nuire aux Portugais pour qui il a beaucoup de haine, que de convaincre le roi de Narsi, qui est un grand seigneur, son voisin, ami et parent, comme chacun l'affirme, de ne pas autoriser le transport du poivre par cette nouvelle route, et de l'obliger au lieu de cela à aller à Calicut, comme cela se faisait précédemment ; ce qui serait assez facile à faire pour le roi de Narsi, puisque [son royaume] borde la montagne où le poivre est produit sur trois côtés, et que le roi de cette montagne [*il re di quella montagna*] est son sujet. Et c'est ce que le roi du Portugal craint plus que tout, c'est pour cela qu'il essaie par tous les moyens possibles de toujours contenter ce roi et de conserver son amitié, afin qu'il ne redirige pas le poivre vers Calicut, d'où il [Dom Manuel] peut s'attendre à ne recevoir aucun grain. Et pour cette raison on croit que le voyage des Portugais [*il viaggio de' Portughesi*] n'est pas très assuré, car il repose uniquement sur la tête du roi de Narsi [*per esser solamente fondato in testa del re di Narsi*] qui, avec un petit effort, pourrait leur arracher le poivre des mains, et ruiner complètement leur voyage¹⁶.

Il s'agit là encore d'une vision plutôt enchanteresse, le terme portugais de *serra* (pour les ghâts occidentaux) étant traduit de manière un peu littérale par *montagna*, et la production du poivre apparaissant comme une activité beaucoup plus limitée sur le plan géographique qu'elle ne l'était en réalité. Reste à savoir, dans ce contexte, dans quelle mesure cette lecture est celle de Quirini ou celle de la couronne portugaise et de ses agents. Ceux-ci considéraient-ils en effet que Vijayanagara détenait la clé du commerce du poivre et, selon la même logique, de la survie de la route du Cap elle-même ?

Nous avons la chance d'avoir à notre disposition un document remarquable qui fait la lumière sur les priorités de

Dom Manuel à cette époque, de manière on ne peut plus directe puisqu'il s'agit des instructions (*regimento*) adressées par le roi à Dom Francisco de Almeida, envoyé en Inde en 1505 en tant que capitaine général (*capitão-mor*) puis vice-roi. Le texte de ce document s'ouvre sur des détails concernant le voyage, les provisions, les risques d'incendie à bord, et ce genre de choses. Cependant, ce qu'on y lit ensuite à propos de l'océan Indien est lourd de sens : le roi évoque un projet de construction de forteresse à Sofala, donne des informations détaillées sur les transactions avec Kilwa, d'autres instructions relatives à une forteresse sur les îles Anjidiv, et aborde des questions relatives à l'approvisionnement en poivre et à la navigation à Cochin, dans la mer Rouge, et tout un tas d'autres affaires. *Quid* du rôle clé de Vijayanagara dans tout ça, si l'on peut se fier à Quirini ? Cette question est reléguée à une courte et laconique section du texte :

Pour le roi de Narcingua, vous portez notre lettre, avec laquelle, ainsi qu'avec tous les autres messages, conformément à ce que vous avez appris de lui et de ses terres, et des choses qui s'y trouvent, vous pouvez envoyer la personne qui a été nommée à cette fin, si cela vous semble nécessaire, car s'il vous semble que cela n'est pas si important pour notre service, vous n'avez pas besoin de l'envoyer. Et en envoyant la personne qui a été désignée, ou toute autre personne que vous nommerez à cette fin, vous pouvez lui donner la robe qui vous semble appropriée, faite de soie et de lin, qui a été envoyée avec cette flotte. Et concernant la personne que vous envoyez, outre ce que nous écrivons ici, faites-lui savoir ce qui vous semble le mieux et qui semble le plus approprié à notre service, puisque nous vous laissons agir en cela selon ce qui vous semble le mieux¹⁷.

Apparemment, ce n'était donc pas une priorité essentielle de la politique de Dom Manuel, même si les choses allaient prendre une tournure plutôt complexe quand Dom Francisco de Almeida arriverait en Inde. Nous savons qu'à son arrivée à Kannur (ou Cannanore), le nouveau vice-roi se consacra immédiatement à l'édification d'une forteresse (*uma forte e formosa fortaleza*), où un certain Lourenço de Brito fut nommé capitaine. C'est à cet endroit qu'il reçut une délégation inattendue de Vira Narasimha Raya, récemment monté sur le trône de Vijayanagara après une période de grande confusion due à des luttes entre une pléiade de puissants seigneurs de guerres dans ce royaume de la péninsule indienne¹⁸. L'ambassadeur se présenta accompagné d'au moins une centaine de cavaliers et chargé de riches présents – des textiles aussi bien que des bijoux. La précédente mission semi-officielle du prêtre franciscain Frei Luís de Salvador dans la cité de Vijayanagara avait manifestement eu un effet positif¹⁹. De manière tout à fait étonnante, le souverain de Vijayanagara proposait une alliance de grande envergure entre son royaume et le Portugal, impliquant non seulement une présence portugaise substantielle dans le port de Mangalore, mais aussi des mariages entre sa famille et la maison d'Aviz²⁰. Cette offre laissa les Portugais plutôt perplexes, car s'ils pouvaient bien imaginer une princesse de Vijayanagara au Portugal (après les rites appropriés de conversion), ils n'avaient jamais envisagé qu'une princesse portugaise pût vivre au sein d'une cour « gentille » comme celle de Vijayanagara²¹. En tout état de cause, Almeida se montra peu intéressé par cette offre, et même par la perspective d'entretenir des relations nourries avec Vijayanagara. Quand, en 1508, sous la pression vigoureuse de Lisbonne, il fut finalement obligé d'y envoyer un émissaire – un certain Pêro Fernandes

Tinoco –, il profita de l'occasion pour exprimer sa totale désapprobation avec cet aspect de la politique royale.

La vision de Quirini selon laquelle le commerce du poivre dépendait d'une alliance avec Vijayanagara ne semble donc pas confirmée par ces documents. Quelles autres options la couronne portugaise et ses agents en Inde envisageaient-ils alors ? À la lecture des instructions remises à Dom Francisco de Almeida, il est évident qu'à l'époque l'idée maîtresse de la stratégie officielle portugaise était de construire une forteresse qui permettrait de bloquer le passage de la mer Rouge. La lettre d'instructions formule les choses ainsi :

Et il nous apparaît que rien ne pourrait être plus important pour notre service [*nenhuma cousa poderya mais importar a nosso serviço*] que d'avoir une forteresse à l'embouchure de la mer Rouge, ou près d'elle, à l'intérieur ou à l'extérieur selon ce qui semble être le meilleur endroit, puisque de cette façon les épices ne passeront pas par les terres du Sultan [d'Égypte], et tous ceux qui sont en Inde perdront alors l'illusion [*fantasya*] qu'ils peuvent commercer avec d'autres que nous ; et ce d'autant plus que cet [endroit] est proche du pays du prêtre Jean, et il nous semble que de très grands profits pourront en découler, d'abord pour les chrétiens [de la région], et puis par une augmentation de notre trésor²².

Selon les instructions, une fois que Dom Francisco aura réglé les choses à Cochin et dans les îles Anjidiv, il devra agir sans délai en prenant une flotte pour trouver un emplacement

proche de l'embouchure [de la mer Rouge], à l'intérieur ou à l'extérieur, ou à un endroit qui vous semble approprié,

pour observer les détroits et la navigation dans ceux-ci, en trouvant un emplacement où il vous semble qu'une forteresse peut être édifiée, suffisamment solide pour cet endroit [...] et en gardant à l'esprit qu'elle sera proche du Sultan, depuis [les terres duquel] beaucoup d'hommes pourront l'attaquer, et la population dans ces régions est plus puissante que celle de l'Inde, et vous serez loin de vos propres sources de secours [*socorro vosso*].

La couronne portugaise était si sûre de la réalisation de ce projet que même le capitaine et les autres officiers de l'opération (un facteur et deux scribes) sont nommés dans les instructions, l'idée étant que le capitaine serait soit Manuel Pessanha, soit Pedro de Anhaia.

Il s'agit donc là d'un autre théâtre d'opérations, mais qui sert sensiblement le même dessein. En 1505, la couronne portugaise avait imaginé divers moyens possibles pour faire concurrence à l'ancienne route par laquelle le poivre et les épices étaient acheminés en Méditerranée orientale. Les trois points principaux pour exécuter ce plan étaient : premièrement, de veiller à ce que le nombre de navires au départ des côtes du Kanara et du Kerala décline fortement ; deuxièmement, de faire patrouiller des flottes autour de l'embouchure de la mer Rouge ; troisièmement, de construire une forteresse à l'embouchure de la mer Rouge. Toutefois, pour dominer la mer Rouge, il fallait aussi, comme cela apparut de fait à Afonso de Albuquerque en 1507, contrôler Hormuz. Comme nous l'avons vu, les instructions de Dom Francisco de Almeida se concentraient principalement sur le troisième point stratégique. Qu'en était-il alors des deux autres ?

Il existe un débat important concernant les effets de l'arrivée des Portugais dans l'océan Indien sur le commerce de la vieille route terrestre. Cependant, depuis

maintenant un demi-siècle, il est généralement admis que les Portugais n'ont pas porté un coup fatal au commerce des épices vénitien au XVI^e siècle. Voici la lecture défendue, de manières diverses, par Frederic C. Lane, Vitorino Magalhães et Fernand Braudel, et par la suite théorisée dans un langage wébérien sophistiqué par l'historien danois Niels Steensgaard²³. L'irruption initiale des Portugais dans l'océan Indien aurait semé le chaos dans les livraisons de poivre et d'épices en Méditerranée orientale, dans la mesure où les voies d'acheminement entre le Kerala d'une part, et Alexandrie et Beyrouth d'autre part, étaient coupées. Toutefois, un approvisionnement normal aurait repris durant la seconde moitié du XVI^e siècle, à la fois par la mer Rouge et par le golfe Persique, retrouvant le même volume qu'au siècle précédent. Venise aurait de nouveau respiré grâce à la « corruption constitutionnalised » (selon les termes de Steensgaard) des officiers portugais, qui acceptaient volontiers de laisser passer en contrebande le flux de poivre et d'épices pourvu qu'ils puissent en tirer profit. Ces cargaisons arrivaient, semble-t-il, en partie du Kerala et du Kanara, et en partie de Sumatra, où le sultanat d'Aceh et les marchands gujaratis qui lui étaient liés avaient aussi développé un formidable réseau de commerce²⁴.

C'est une histoire séduisante et limpide, mais erronée, à plus d'un titre. On s'est longtemps douté qu'il était difficile de soutenir la chronologie proposée ici, de même que les réorientations géographiques supposées, en s'appuyant sur les documents. Lane, par exemple, semble penser que la route terrestre n'a connu un « renouveau » qu'au milieu du siècle ; il écrit : « Bien que le flux d'épices [transitant] par les routes traditionnelles du Levant ait drastiquement diminué durant les premières décennies du XVI^e siècle, il s'est par la suite frayé un chemin malgré les obstacles dressés par les Portugais²⁵. » Ayant montré que

les exportations vénitiennes de poivre depuis le seul port d'Alexandrie étaient, durant la première moitié des années 1560, de l'ordre de 1,3 million de livres (anglaises) par an, Lane suggère ensuite en s'appuyant sur les sources à la fois portugaises et vénitiennes que quelque de 30 000 à 40 000 *quintais* (chacun correspondant environ à 51 livres) de poivre et d'épices étaient chaque année acheminés par la mer Rouge. Ces produits arrivaient *via* Tor et Djeddah, les principaux ports d'origine des navires de transport étant Dabhol, Surat, Bhatkal et Aceh. Lane en conclut donc que « l'importation d'épices d'Alexandrie vers l'Europe était vers 1560 aussi importante voire plus importante qu'elle ne l'était à la fin du xv^e siècle », et suppose que même si « durant quelques décennies, après 1500, les Portugais ont dressé de sérieux obstacles sur la route de la mer Rouge [...], plus tard les officiers portugais d'Inde sont devenus si inefficaces, ou si facilement corruptibles, qu'ils n'ont plus fait obstacle au commerce transitant par la mer Rouge et le golfe Persique ».

Cependant, il est assez difficile d'identifier dans la présentation de Lane le moment marquant le début de ce renouveau. Il indique que « les épices en provenance du Levant affectaient déjà les prix à Anvers en 1540 », mais il affirme aussi dans une note que « les importations de Venise en provenance d'Alexandrie ont repris dans des proportions énormes, depuis un niveau bas, entre 1550 et 1554 ». En outre, sa théorie quant à la corruption des Portugais, par la suite promue par Steensgaard, n'est en réalité que la paraphrase d'un *topos* énoncé par des observateurs contemporains comme Lorenzo et Antonio Tiepolo, dont le premier dit dès 1556 que « les soldats portugais qui gouvernent l'Inde dans la mer Rouge, pour leur profit [et] contre les ordres de leur roi » permettent délibérément le passage des épices. En effet, au début des années 1560, les Vénitiens

allèrent jusqu'à affirmer que le vice-roi de l'*Estado da Índia*, Dom Constantino de Bragança, était en révolte ouverte et avait par conséquent décidé d'envoyer des épices vers la mer Rouge pour signifier sa désaffection à la cour après la mort de Dom João III²⁶.

Le fait est néanmoins que, si les Vénitiens du xvi^e siècle se plaisent à rapporter des chiffres et à échafauder des théories, les historiens d'aujourd'hui devraient pouvoir utiliser habilement leurs chiffres sans se sentir obligés de croire à leurs théories. La nouvelle doxa qui s'est développée dans le sillage de l'important travail révisionniste de Lane semble aussi prendre les observations vénitiennes de ce type un peu trop au pied de la lettre. Nous le constatons tout particulièrement dans le travail de Magalhães Godinho, selon lequel de nouvelles sources de production de poivre seraient apparues au Kanara dans les années 1560 pour répondre à la demande concomitante de la route du Cap et de la voie terrestre. Or cette affirmation passe outre de nombreux éléments prouvant que le Kanara était déjà un important producteur de poivre en 1500, et que l'exportation de poivre de Bhatkal était déjà bien connue d'auteurs comme Quirini en 1506. Godinho semble aussi postuler un cycle à deux phases : l'impact tout à fait massif des Portugais sur l'approvisionnement de poivre et d'épices dans la région de la Méditerranée orientale, suivi d'un relâchement, datant là aussi d'un moment indéterminé au milieu du siècle, et entraînant la renaissance de Venise face à Lisbonne. Godinho et Braudel à sa suite, soutenant ainsi l'une des diverses dates proposées par Lane, semblent tous les deux plébisciter 1550 comme date marquant la reprise de la route « traditionnelle ». Pour Godinho, « de 1503 au milieu du siècle, les Portugais ont sérieusement entravé le commerce des épices *via* la mer Rouge », et « le blocus

des Portugais a été efficace surtout en ce qui concerne le poivre²⁷ ».

L'étude récente de deux historiens de l'économie, Kevin O'Rourke et Jeffrey Williamson, a mis à mal une part significative de la lecture de Lane-Godinho et Steensgaard quant à la manière dont la route du Cap et la voie terrestre fonctionnaient l'une par rapport à l'autre au XVI^e siècle²⁸. Leur point de vue est beaucoup plus proche du modèle proposé par Christopher Wake, mais tandis que le travail de Wake se concentre sur les quantités de poivre et d'épices importées en Europe par les deux routes, O'Rourke et Williamson examinent les indices relatifs au prix du poivre et des épices tout au long du XVI^e siècle²⁹. Ils tirent de leur examen deux conclusions majeures : premièrement, si l'on calcule les prix réels (déflatés) durant la période, « l'ouverture de la route du Cap a entraîné un déclin spectaculaire du coût des épices en Europe, qui [...] a perduré pour le reste du siècle » ; deuxièmement, en vertu de la coexistence des deux routes par lesquelles le poivre et les épices arrivaient en Europe, la situation de monopole de la Méditerranée orientale a été remplacée par une situation de duopole, entraînant une augmentation de l'ensemble des importations européennes et des prix plus bas. À cet égard, ils concluent que « la route du Cap a modifié la *structure concurrentielle* du commerce d'importation européen en provenance d'Asie » une fois pour toutes, et que cela n'a fait que s'accroître au XVII^e siècle. Ainsi, l'exercice formel auquel ils se sont livrés en utilisant les données relatives aux prix complète à bien des égards et confirme plus rigoureusement l'intuition que Wake avait avancée en utilisant les données quantitatives.

Néanmoins, cet exercice n'aborde pas le problème du court terme et l'impact initial de l'arrivée des Portugais sur le commerce de l'ancienne route terrestre avant 1508. Sur ce point, l'avancée la plus significative est proposée

dans un ouvrage publié à titre posthume, écrit par l'historien des mondes ibérique et islamique Jean Aubin³⁰. Pour Aubin, les auteurs qui l'ont précédé, comme Godinho, ont confondu deux problèmes tout à fait distincts : l'arrivée des cargaisons de poivre et d'épices dans les ports de la mer Rouge, et l'arrivée des cargaisons dans la Méditerranée orientale³¹. En fait, il démontre que durant les premières années du xvi^e siècle les Portugais étaient tout simplement incapables d'empêcher les navires du Kerala et de l'Asie du Sud-Est de gagner les ports de la mer Rouge et du golfe Persique ; encore en 1504, fait-il remarquer, après l'expédition d'António de Saldanha à l'embouchure de la mer Rouge, « le résultat était nul, et la circulation des épices demeurait intacte ». Même si un certain nombre d'attaques spectaculaires ont bel et bien été menées, les ressources maritimes des Portugais étaient insuffisantes pour fermer de manière hermétique les voies de navigation. Aubin en déduit par conséquent que les auteurs contemporains des événements comme Girolamo Priuli ont largement dramatisé en considérant les conséquences de la présence portugaise dans l'océan Indien pour le commerce de la Sérénissime ; dès février 1502, notons-le, Priuli écrit : « On peut désormais estimer et être conscient du grand dommage que produisent les caravelles portugaises en détournant les épices en provenance de l'Inde afin qu'il n'en arrive aucune en Syrie³². » Priuli réagit bien sûr à une réalité qu'il perçoit, à savoir le déclin appréciable, autour de 1500, des arrivées de poivre et d'épices en Méditerranée orientale. Mais ce déclin était pour l'essentiel dû aux troubles qui agitaient alors le Hedjaz et le Yémen, chose qu'il ne comprend pas. Aucune des flottes portugaises envoyées à cette époque, celle de Cabral en 1500 comme celle de João da Nova un an plus tard, ou encore celle des Albuquerque en 1503, n'était en mesure d'ouvrir une brèche significative dans le

commerce. L'unique tentative sérieuse de le faire – menée par le commandant subalterne Vicente Sodré, agissant tel un franc-tireur alors qu'il accompagnait son neveu Vasco de Gama au début de l'année 1503 – eut finalement des conséquences désastreuses pour la flotte portugaise dans les îles Khurian et Murian, au large de la côte méridionale de l'Arabie. À propos de la situation en 1502, Aubin maintient que

les difficultés du sultan à assurer le plein sont le contre-coup, non pas du séjour de Cabral au Malabar, mais des désordres du Hedjâz, ravagé par les guerres fratricides des chérifs de La Mecque. Le chérif Barakât a mis Djedda à sac en 1501, peu après l'arrivée des navires marchands de l'Inde, tandis qu'un de ses frères fuyait à Yanbo sous la protection de la caravane syrienne.

Sa conclusion est donc sans équivoque : « Girolamo Priuli, obsédé par la concurrence portugaise, se trompait sur les causes de la rareté des épices au Levant fin 1501-début 1502³³. » L'année suivante, nous dit Aubin, l'approvisionnement était de nouveau correct à Djeddah, mais une fois encore des attaques de Bédouins contre les villes saintes, de nouveaux raids sur les caravanes syriennes, et le pillage direct de La Mecque et de Djeddah créèrent un immense chaos. Dans ce cas aussi, il démontre de manière convaincante que « ce n'est pas dans l'océan Indien, [mais] à partir de Djedda que tout se bloque. [...] La paralysie qui frappe la route islamique des épices est due aux maux internes du régime mamlouk ». De fait, lorsqu'une fenêtre d'opportunité s'ouvre avec l'arrêt temporaire des troubles dans la mer Rouge à la fin de l'année 1504 et au début de 1505, les galères de Beyrouth et d'Alexandrie peuvent charger et rapporter une « cargaison honorable » de poivre et d'épices.

Par conséquent, nous sommes obligés de reconsidérer d'une manière assez radicale l'impact direct que les Portugais ont prétendument eu sur le commerce de la mer Rouge avant 1507. L'analyse d'Aubin implique que nous gardions un œil critique sur les plaintes répétées et paranoïaques de Priuli et de Sanuto : « tout cela à cause des caravelles du Portugal » ; « tout est à cause des nouvelles de Calicut, qui seront la cause de la ruine de ce pays-ci [c'est-à-dire de Venise] ». Cependant, il subsiste encore une énigme intéressante. Malgré les instructions données à Dom Francisco de Almeida, il n'y eut à cette époque aucune tentative réelle de la part des Portugais pour ériger une forteresse, que ce soit à Aden ou dans tout autre port proche de la très vaste Bab-al-Mandeb (la « Porte des larmes », large de plus de 27 km), à l'exception peut-être de l'île de Socotra, que les Portugais contrôlèrent, sans grand effet, entre 1507 et 1511³⁴. En revanche, les années 1507-1509 virent une contre-offensive étonnante de la part du sultanat mamlouk d'Égypte, qui envoya une flotte contester les visées maritimes hégémoniques des Portugais dans l'océan Indien. Pourquoi le sultan d'Égypte – à cette époque Qansuh al-Ghuri (règne 1501-1516) – aurait-il mis sur pied une expédition sophistiquée pour défier les Portugais si ces derniers, comme Aubin l'a bien montré, ne représentaient alors aucune menace pour l'approvisionnement en épices en Méditerranée orientale³⁵ ? Il est là aussi possible que les contemporains se soient trompés de diagnostic. Pour Aubin, Priuli est mû par une vision paranoïaque dans laquelle la menace portugaise prend des proportions dépassant la raison. Mais les décisionnaires du sultanat d'Égypte partageaient-ils cette vision ? La lecture attentive des documents arabes réalisée par Aubin montre clairement que les opérations égyptiennes conduites dans l'océan Indien ne sont pas simplement encouragées par les Vénitiens. En fait, les intérêts vénitiens et égyptiens

pouvaient converger à certains moments, et diverger de manière radicale à d'autres.

Bien sûr, en 1502, les Vénitiens songeaient déjà à la nécessité d'influer sur Qansuh al-Ghauri, récemment élevé à la position de sultan, afin qu'il intervienne dans l'océan Indien. Rappelons que le long règne de Qa'it Bay (1468-1496) avait été suivi d'une série de luttes de succession n'amenant pas moins de quatre sultans sur le trône entre 1496 et 1501 ; il était difficile pour Venise de traiter avec le régime mamlouk dans un contexte aussi instable. Un an après l'accession de Qansuh donc, Benedetto Sanuto, émissaire vénitien au Caire, reçut l'instruction de faire valoir au sultan « combien il était important pour ses affaires que les épices ne cheminassent pas par la route jusqu'au Portugal », et plus tard cette année-là les autorités de la Sérénissime créèrent la *Zonta di Colocut* pour informer le Conseil des Dix quant à la manière dont il convenait de traiter les affaires de l'océan Indien. En 1504, cet organe envisagea de suggérer au sultan (par l'entremise de l'émissaire Francesco Teldi) de construire un canal entre la Méditerranée et la mer Rouge, « et une fois que ce canal sera creusé, nous pourrons envoyer autant de navires et de galères que nous le voulons pour poursuivre les Portugais, qui ne pourront plus alors d'aucune manière séjourner dans ces mers ». L'idée sera reprise plus tard par les Ottomans, mais en 1504 elle ne trouva pas preneur³⁶. Une troisième ambassade vénitienne, celle d'Alvise Sagudino, fut envoyée au Caire dans la seconde moitié de l'année 1505, avec des nouvelles alarmantes concernant de nouveaux succès portugais dans l'océan Indien, comme le rapportaient les lettres d'espions vénitiens installés à Lisbonne. En bref, les preuves ne manquent pas concernant les tentatives vénitienes pour inciter le sultan à agir ; le sultan, quant à lui, semble être resté très circonspect, et l'émissaire qu'il dépêcha en retour

à Venise en 1506-1507, le drogman Taghribirdi (lui-même originaire de Valence en Espagne) s'attacha surtout à y discuter des affaires d'Alexandrie³⁷. *A priori*, il ne demanda aux Vénitiens aucune assistance technique ni aucune aide quelconque pour organiser une expédition dans l'océan Indien ; comme l'écrit Aubin : « En fin de compte, Venise n'a pas apporté au sultan contre les Portugais l'aide qu'elle souhaitait, parce que le sultan n'en a pas voulu³⁸. »

Malgré cela, le sultanat mamlouk réussit bien à construire et à dépêcher une puissante flotte en 1506, recevant peut-être de l'aide de la part des Ottomans pour une partie de la construction. La flotte était placée sous le commandement d'un amiral kurde, Amir Husain Bash al-'Askar, mais ne transportait à son bord aucun des plus prestigieux mamlouks circassiens, et était au lieu de cela occupée pour l'essentiel par des renégats européens, des Noirs et un certain nombre de personnes (à la fois volontaires et recrues forcées) décrites dans les textes contemporains comme des « Levantins ». Malheureusement, peu de sources arabes de l'époque rapportent les détails de cette expédition, et nous sommes par conséquent obligés de nous tourner vers les matériaux portugais, naturellement portés à exagérer le rôle des Vénitiens dans toute l'affaire³⁹. La meilleure de ces sources est connue sous le titre de *Chronique anonyme*, et semble avoir été écrite durant le règne de Dom Manuel ; c'est de fait cette source qui nous permet de suivre au plus près les activités d'Amir Husain et de sa flotte entre 1506 et 1509⁴⁰. Amir Husain est présenté dans ce texte comme un membre de l'élite mamlouke, et sa flotte dite composée de six navires et six galères menées par neuf cents « Mamlouks et Vénitiens, et Turcs rémunérés » au moment où elle sort du port de Suez en février 1506. L'auteur anonyme insiste sur la part importante que les Vénitiens ont prise dans la préparation de la flotte, envoyant le bois nécessaire à Alexandrie, mais on peut

démontrer que cette affirmation ne tient pas, tout comme l'impression donnée qu'il y aurait de nombreux Vénitiens à bord. La première mission de cette flotte n'était par ailleurs pas de combattre les Portugais dans l'océan Indien, mais de remettre un peu d'ordre dans la mer Rouge, en proie à une situation de plus en plus chaotique. À cet égard, Amir Husain est un précurseur du procédé utilisé à de nombreuses reprises par les Ottomans au cours du XVI^e siècle : en 1538-1539, par exemple, Hadim Süleyman Pacha non seulement se rendra au Gujarat, mais il imposera aussi un nouvel ordre dans la mer Rouge et à Aden⁴¹.

En quittant Suez en 1506, la flotte d'Amir Husain semble avoir fait une brève escale de ravitaillement à Tor, un point important de transbordement sur la route des épices vers l'Égypte, près de l'entrée du golfe de Suez. De là, la prochaine halte était Yanbu' al-Bahr (« Liambão » chez l'auteur anonyme) qui, nous dit-on, était une étape assez importante parmi les « pèlerins de la maison de La Mecque ». Cependant, le souverain local avait cessé de coopérer pour le passage des pèlerins, et Amir Husain lui apportait un message d'avertissement de la part du sultan. Comme l'avertissement n'eut pas d'effet, la flotte se mit à bombarder la ville et les troupes débarquèrent ; un engagement s'ensuivit au cours duquel les forces mamloukes prirent le dessus, mais non sans pertes dans leurs rangs. Un nouveau souverain fut installé et la flotte partit alors pour Djeddah, le principal port lié à La Mecque. Comme rien de fâcheux ne fut découvert là, la flotte put partir rapidement vers le sud à Jizan (« Sagão »), décrite comme une « ville d'un millier de foyers, sans fortifications, dotée d'une vaste baie protégée⁴² ». Là encore, le souverain local, un certain Shaikh al-Darawi, fut réprimandé pour ne pas avoir payé tribut (*páreas*) au sultan ; la ville fut pillée et le butin envoyé au Caire. Amir Husain semble ensuite avoir passé un long moment, peut-être même

une année entière, à Djeddah, qu'il quitta seulement en août ou septembre 1507. Les chroniques portugaises ne sont pas explicites, on ne comprend pas bien pourquoi il hésite si longtemps avant de gagner l'océan Indien, et ce d'autant plus que le séjour à Djeddah entraîne une quasi-mutinerie parmi les équipages de plusieurs navires, dont au moins deux abandonnent l'amiral et partent de leur côté pour l'Inde. Certains éléments suggèrent qu'il attendait des fonds supplémentaires du Caire, mais il est aussi possible qu'il se soit attendu à recevoir des nouvelles fraîches de l'Inde. Le chroniqueur égyptien Ibn Iyas nous permet d'y voir un peu clair. Il indique qu'on avait demandé à Amir Husain « de s'occuper de la construction des remparts et des tours de Djeddah ; ceux-là étaient d'excellents ouvrages »⁴³. Cependant, il ajoute que durant cette période (c'est-à-dire en 1506-1507), Amir « avait assumé [...] les fonctions de préfet [*niyābat*] de Djedda et s'était montré à cette occasion plein de jactance et d'arbitraire ; les commerçants [*tujjār*] s'étaient vu imposer une taxe [*'ushr*] de dix pour cent, et la population, qui avait beaucoup souffert de ses injustices [*zulm*], l'avait trouvé insupportable⁴⁴ ». Précédemment, le chroniqueur a déjà condamné les actes d'Amir Husain en des termes on ne peut plus clairs : « Husain, le gouverneur de Djeddah, a levé une taxe sur les négociants de l'Inde à un taux d'un pour dix, et ces négociants quittent donc le port Djeddah, dont la situation a pris le chemin de la ruine ; et par conséquent, les mousselines, le riz et le cuir sont devenus rares, et le port a été abandonné. » Même si c'est exagéré, nous pouvons penser que la réputation de rapace d'Amir Husain le précède au moment où il prend la direction du cœur de l'océan Indien.

En Inde, à cette époque, les principaux correspondants d'Amir Husain sont le sultan du Gujarat Mahmud Begarha (règne 1458-1511) et Malik Ayaz, souverain

semi-indépendant de l'importante cité portuaire de Diu. Manifestement, le sultan et le malik n'estimaient pas toujours avoir des intérêts très convergents. Malik Ayaz était un ancien esclave royal (*ghulām-i khāss*) auquel on a prêté diverses origines, tantôt dalmatiennes, tantôt russes, turques, perses (gilani) et, quoique ce soit tout à fait improbable, malaises ou javanaises. Une fois affranchi, il avait annexé des territoires et amassé des ressources dans la région du Kathiawar et, opérant depuis Junagarh, il avait utilisé le port de Diu comme base maritime. En 1507, au moment où la flotte mamlouke entra dans l'océan Indien, il avait déjà transformé le port de seconde zone de Diu en un centre clé reliant l'Asie occidentale et l'Asie du Sud-Est. Même s'il déclarait parfois n'être rien de plus qu'un « agent fiscal du roi de Cambay » (*hum almoxarife del-rey de Cambaya*), Malik Ayaz possédait en réalité sa propre flotte de petits vaisseaux (*atalaias*) et une garde personnelle considérable comprenant de nombreux mercenaires. Il était donc logique que la flotte mamlouke et son commandant envisagent de nouer une alliance avec lui, et de fait il semble que les Mamlouks décidèrent d'utiliser Diu, plutôt que tout autre port des côtes du Konkan ou du Malabar, comme centre d'opérations. Il est probable qu'à cet égard la décision d'Amir Husain ait été influencée par les relations étroites existant entre le sultan du Gujarat et Le Caire. En l'absence de la correspondance diplomatique requise, nous ne le percevons pas de manière directe, mais il est évident que le déclin du sultanat de Delhi à partir de la fin du xiv^e siècle laissait un vide pour le traitement des grandes questions politiques de la région. Dans les années 1440, 'Abdur Razzaq Samarqandi, envoyé du souverain timouride Shahrukh, tentait de faire valoir que son propre maître à Herat occupait une position de tutelle par rapport aux territoires précédemment dominés par le sultanat de Delhi. Toutefois, rien n'indique que cette

revendication ait eu des conséquences au Gujarat en 1500. D'un autre côté, nous savons par le récit d'Ibn Iyas qu'à la mort du sultan Mahmud Begarha, son fils – qui se faisait appeler Malik Muzaffar Shah et à qui on ne prêtait pas de plus grande dignité que celle de *Sāhib Kanbāyat* (seigneur de Cambay) – chercha, pour diriger Cambay, à obtenir une forme d'investiture de la part du Caire et de son calife fantoche al-Mutawakkil (*min al-khalīfa taqlīda ba wilāyat 'ala Kanbāyat*⁴⁵).

Quoi qu'il en soit, la flotte arrivant de la mer Rouge à Diu semble avoir d'abord reçu un accueil plutôt positif. Malik Ayaz accepta d'envoyer une flotte de ses propres petits vaisseaux pour l'accompagner, et tous se mirent en route pour aller longer la côte occidentale de l'Inde, rencontrant finalement une flotte commandée par Dom Lourenço de Almeida, fils du vice-roi portugais, au début du mois de mars 1508, au port de Chaul, dans le sultanat d'Ahmadnagar. Durant la bataille qui s'ensuivit, le fils du vice-roi fut tué et la flotte portugaise sévèrement défaite, un certain nombre de Portugais étant faits prisonniers. Les alliés victorieux (qui comprenaient aussi quelques éléments musulmans de Calicut, dont un certain « Maimame » tué au cours du combat) rentrèrent ensuite à Diu, mais à ce moment-là l'alliance montrait déjà quelques signes de faiblesse. Malik Ayaz s'était mis à craindre le tempérament implacable d'Amir Husain, dont des signes s'étaient déjà manifestés à Djeddah. Aubin pense que la présence à la cour du Gujarat du perfide interprète Sidi 'Ali al-Andalusi était peut-être aussi en cause, car ce musulman de Grenade était très enclin à exagérer la puissance des souverains ibériques. En tout état de cause, il est difficile d'échapper à la conclusion qu'en tire Aubin : « Ombrageux d'une autorité habilement acquise, Malik Ayâz appréhendait, plus que le courroux du Vice-Roi, la supériorité militaire des Égyptiens, leur prestige,

les tentations dominatrices où pouvait les induire la valeur qu'on leur prêtait⁴⁶. » Un scénario similaire se jouera avec les Ottomans en 1538⁴⁷.

La nouvelle de la grande victoire maritime à Chaul atteignit la cour du Caire à la fin de l'année 1508 ; on annonçait alors qu'un immense butin ainsi qu'une centaine de prisonniers portugais allaient être envoyés à la cour. Le consul vénitien d'Alexandrie rapporte les mêmes informations, et mentionne des rumeurs selon lesquelles le sultan se préparait à faire construire plus de navires à Tor pour les envoyer dans la mer Rouge puis dans l'océan Indien en soutien à Amir Husain. Ibn Iyas a déjà indiqué que l'amir avait « demandé des renforts afin de faire disparaître ce qui restait des forces franques⁴⁸ ». Finalement, rien de tel n'arriva. Malik Ayaz choisit de s'allier avec Dom Francisco de Almeida et entra secrètement en négociation avec lui. Le vice-roi arriva avec sa flotte au large de Diu au début du mois de février 1509 et, après avoir pillé le port de Dabhol dans le Konkan (qui n'était que faiblement fortifié), se prépara à attaquer la flotte d'Amir Husain. Malik Ayaz, quant à lui, refusa de prendre part au combat, et la flotte égyptienne fut en grande partie anéantie sur place⁴⁹. Amir Husain lui-même, quoique blessé, s'en sortit de justesse et gagna la capitale du Gujarat, préférant le sultan Mahmud à l'habile Malik Ayaz. Il finit par reprendre douloureusement le chemin du Caire en décembre 1512, accompagné d'un ambassadeur du Gujarat ; les sources vénitienes suggèrent que le sultan mamlouk était furieux contre lui à cause du comportement arrogant qu'il avait affiché en Inde (*i sinistri modi usadi con superbia con quelli signori de India*), et qu'il envoya par conséquent divers messages et cadeaux (*grandi e belli presenti*) pour apaiser entre autres le sultan du Gujarat⁵⁰. Cependant, durant les quelques années

d'existence qui restaient au sultanat mamlouk d'Égypte, aucune autre expédition ne fut envoyée dans l'océan Indien.

Quel bilan pouvons-nous alors dresser des premières dix ou onze années de la présence portugaise dans l'océan Indien ? Nous pouvons considérer la chose par les yeux du premier vice-roi portugais, Dom Francisco de Almeida, car il envoya une longue lettre à Dom Manuel en décembre 1508, peu de temps avant de mettre les voiles pour Diu. Dans cette lettre, Almeida énonce les éléments devenus typiques d'une certaine conception de l'activité portugaise dans l'océan Indien. Cochin et la côte du Malabar y sont présentés comme les véritables centres d'activité, le commerce du poivre et des épices devant y être organisé. Le rôle du vice-roi était avant tout de superviser l'achat de poivre à Cochin et dans ses environs, et de patrouiller le long des côtes indiennes pour limiter l'expansion des flottes maritimes rivales. L'Asie du Sud-Est avait un intérêt limité, car il considérait trop risqué de s'établir à Malacca ; même si un peu de poivre de Sumatra prenait la direction de la mer Rouge, Almeida pensait qu'il n'avait qu'une importance négligeable. De même, il affirmait que les Portugais n'avaient pas grand intérêt à attaquer ou à bloquer la mer Rouge, et il suggérait même de démanteler la forteresse construite récemment à Socotra. « Elle vous sera de peu de profit », informe-t-il le roi,

si [vos flottes] doivent gagner Tor alors qu'ici [en Inde] vos navires de charge sont saisis et vos forteresses détruites. Si l'on vous dit qu'en prenant la haute mer, on peut empêcher une flotte [mamlouke] d'arriver ici, [en réalité] les Vénitiens et les gens du sultan sont [déjà] à Diu, en train de construire les navires et les galères que nous devons combattre, là où

le bois abonde [...] ainsi que le métal pour l'artillerie et les artisans les plus accomplis⁵¹.

L'ambition exprimée là est donc relativement minimaliste, et on la trouve encore durant les décennies suivantes chez deux auteurs comme Dom Aires da Gama et Diogo Pereira⁵². Toutefois, ce n'est pas pour autant pacifiste et cela ne sous-entend pas que les Portugais renoncent à leurs flottes ou à leurs principales forteresses (comme celle de Cochin) ; les Portugais prennent pour acquis que leurs intérêts sont diamétralement opposés à ceux de la plupart des marchands musulmans présents dans l'océan Indien, ainsi qu'à ceux du sultanat mamlouk du Caire (derrière lequel se trouvent les fourbes Vénitiens).

Les divergences entre les Portugais – entre les partisans de la stratégie « minimaliste » comme Almeida et ceux qui, suivant Lisbonne, avaient des visées plus agressives – alimentent alors, nous l'avons vu, au moins une part de l'optimisme que les Vénitiens ressentaient en considérant l'avenir des Portugais en Asie. On en perçoit aussi l'écho dans la longue querelle de 1509, moment où Dom Francisco de Almeida refuse, des mois durant, de céder le poste de gouverneur à Afonso de Albuquerque malgré les ordres royaux. Ces divergences affectaient aussi la vision de certains des adversaires asiatiques des Portugais. En septembre 1508, quand Afonso de Albuquerque se présente une deuxième fois devant Hormuz, l'habile Khwaja Kamaluddin 'Ata Sultani – un eunuque originaire du Bengale devenu incommensurablement puissant en tant que *wazīr* de cette île-royaume – cherche à exploiter ces désaccords. Armé de lettres de Dom Francisco de Almeida, il traite Albuquerque non seulement de Franc malveillant, mais encore d'« infidèle au roi du Portugal » (*harām-khwār-i pādshāh-i Burtukāl*) et d'homme hypocrite, haï et méprisé

par ses propres capitaines et soldats, « [qui] désespèrent tous de toi⁵³ ». Cette stratégie du « diviser pour régner » allait être bien utile à un certain nombre d'acteurs asiatiques durant la première décennie de présence portugaise dans l'océan Indien. Toutefois, avec la prise de pouvoir par Albuquerque à la fin de l'année 1509 et le départ de Dom Francisco de Almeida, une nouvelle phase fut inaugurée. La domination portugaise s'étendit à Goa en 1510, à Malacca en 1511, et Hormuz fut reprise en 1515. À cette date, hormis chez les grands optimistes de Venise, il était devenu bien difficile de penser que l'existence de l'*Estado da Índia* portugais pouvait être remise en cause.

Ce chapitre s'est ouvert par une brève réflexion sur le problème de l'« équilibre de l'ignorance » entre les historiens d'aujourd'hui et l'objet de leurs recherches, distant de plusieurs siècles. Le problème demeure aigu même pour ce qui concerne une période apparemment bien étudiée comme la première décennie de la présence portugaise dans l'océan Indien. Il y a bien sûr durant ces années-là une explosion du nombre de sources comparé aux trois quarts de siècle précédents, pour lesquels, suite au retrait des Ming de l'ouest de l'océan Indien, nous sommes confrontés à une pénurie documentaire. Mais malgré cela, les motivations et les alliances qui ont déterminé l'issue des conflits au début du xvi^e siècle demeurent un peu obscures et nécessitent d'assembler méticuleusement des matériaux assez épars. Les archives sont encore susceptibles de renfermer des surprises – à la fois réjouissantes et déplaisantes –, et même un nouveau corpus limité de documents datant de cette période pourrait bien modifier notre perception de certains aspects fondamentaux, concernant à la fois ce qui s'est passé et les motivations des différents acteurs impliqués. D'autre part, un des objectifs de ce chapitre est de faire valoir que les observateurs contemporains ont souvent une compréhension

tronquée des situations et des événements – à cause de leur myopie, d'un manque d'information ou de leurs œillères idéologiques. Pour autant, il serait présomptueux de prétendre que l'historien a une position d'omniscience par rapport aux auteurs contemporains. Certains aspects de l'océan Indien du début du XVI^e siècle ne nous seront jamais accessibles, ou peut-être seulement par clignotements. C'est la raison pour laquelle les histoires globales que nous choisissons d'écrire relèvent toutes, au moins en partie, du mode subjectif⁵⁴.

ITALIENS, CORSES ET PORTUGAIS DANS L'OcéAN INDIEN

Même si les Portugais ont été les premiers Européens de la première modernité à pénétrer le monde de l'océan Indien avec de sérieuses ambitions impériales, nous avons vu au chapitre précédent que des Italiens étaient déjà actifs dans la région avant 1500, et représentaient dans l'Europe médiévale une source d'informations commerciales et culturelles capitale concernant l'Inde.

Où commencer pour étudier la longue histoire des relations entre l'Italie et l'Inde ? Peut-être avec les Romains, dont une part des réserves d'or est partie alimenter les coffres de l'Inde en échange d'épices et d'aromates, comme l'attestent non seulement les textes latins de Pline l'Ancien, mais aussi de nombreux trésors monétaires découverts en Inde du Sud, contenant de grandes proportions de monnaies romaines des I^{er} et II^e siècles de l'ère chrétienne¹. Nous ne savons pas si ce flux de métal précieux s'est accompagné de circulations humaines. Il n'existe aucune preuve écrite de la présence de citoyens romains en Inde durant l'Antiquité, contrairement à ce qu'il en est pour leurs homologues grecs, mais nous savons que de petites « ambassades » indiennes ont été envoyées à Rome à partir du règne d'Auguste². Après cela, il y a comme une interruption entre la fin de l'Antiquité et le début de la période médiévale, moment où

le commerce semble surtout être conduit par l'entremise des communautés marchandes du Proche-Orient. Toutefois, durant les siècles précédant l'ouverture de la route du Cap en 1498-1499, les Italiens furent de nouveau les Européens les plus engagés dans les relations, commerciales et autres, avec l'Inde. Certains aspects de ces relations, comme le voyage du Vénitien Marco Polo, qui fit halte en Inde en rentrant de Chine dans les années 1290, sont on ne peut plus connus. Après cela, le *xiv*^e siècle, comme l'a fait remarquer le grand médiéviste Robert S. Lopez, qui s'est intéressé à la question des marchands italiens et à leurs transactions dans l'Asie médiévale, semble être une période de transition³. Certains historiens lient de manière crédible cette série de changements à l'expansion mongole du *xiii*^e siècle, et à la création subséquente de plusieurs dynasties apparentées et interdépendantes en Eurasie. Marco Polo, c'est connu, a rendu visite au souverain de la dynastie Yuan Qubilai Khan (règne 1260-1294), à qui il a donné par ses écrits – en réalité produits par un secrétaire copiste, Rustichello de Pise – un statut presque mythique en Europe. Toutefois, du point de vue italien, le plus important a peut-être été la fondation de la dynastie ilkhanide, qui a remplacé le califat abbasside après la conquête de Bagdad en 1258. Les souverains de cette dynastie fondée par le frère cadet de Qubilai, Hülegü (mort en 1265), finirent par se convertir à l'islam du temps de Ghazan Khan (règne 1295-1304), et restèrent musulmans durant les décennies suivantes, jusqu'à leur chute dans les années 1330. Néanmoins, les Ilkhanides et leurs successeurs continuèrent à entretenir des relations avec les marchands et les intermédiaires diplomatiques italiens pendant une bonne partie du *xiv*^e siècle.

Deux hypothèses globalement concurrentes existent dans la littérature en ce qui concerne l'essor des Italiens dans le commerce asiatique. La première, brièvement évoquée

ci-dessus, souligne l'importance de ce que nous pouvons appeler des facteurs de « demande » en faveur de l'établissement d'une *Pax Mongolica*, qui aurait créé les conditions préalables permettant aux Italiens d'avoir accès au littoral de la mer Noire, et de là à l'Asie centrale, à l'Iran, à la Chine et même à l'Inde. Cependant, cela n'explique pas pourquoi certains acteurs plutôt que d'autres ont bénéficié de cette nouvelle conjoncture. La deuxième hypothèse se concentre davantage sur l'« offre », et soutient qu'à peu près au moment où l'empire mongol se forme l'apparition de nouvelles techniques commerciales dans certaines des cités-États italiennes a permis à leurs marchands de prendre de plus grands risques, en particulier pour le commerce longue distance. Ce point de vue, étayé par Robert Lopez dans plusieurs essais marquants, a par la suite été développé plus avant par Luciano Petech dans un article célèbre concernant le rôle des marchands italiens dans l'empire mongol⁴. Le large consensus qui a émergé autour de ces écrits a résisté à l'épreuve du temps, même si quelques modifications ont été apportées par la littérature récente. Pour résumer la question, Nicola Di Cosmo affirme que « la conquête mongole a joué un rôle relativement mineur dans l'élan premier et la détermination des marchands italiens pour "s'établir" sur la mer Noire. Cependant, la présence des États mongols, en leur qualité d'éléments du mécanisme commercial et politique reliant les marchés méditerranéens aux grands blocs continentaux de l'Eurasie au-delà de la mer Noire, a été essentielle pour façonner les stratégies locales de survie et de développement des marchés⁵ ».

Dans le cas de l'Iran, beaucoup plus que de la Chine, le commerce avec les Italiens et d'autres Européens avait aussi une dimension explicitement politique et diplomatique. Nous savons que Hülegü avait déjà commencé à bâtir une alliance avec les Byzantins contre les Mamlouks, et cette

tendance a continué sous ses successeurs, qui s'étendirent aussi vers l'ouest. Divers acteurs sont à prendre en compte dans ce contexte, dont des marchands, des mercenaires et des prêtres catholiques et nestoriens. Certains sont devenus célèbres dans l'historiographie récente, comme Rabban Sauma, le « voyageur de Xanadu », émissaire des Ilkhanides auprès de la papauté, en Angleterre et en France à la fin des années 1280⁶. Une autre figure fascinante ressort, dans ce même contexte d'échanges diplomatiques, en la personne du mercenaire génois de confession juive Buscarello de Ghizolfi, qui apparaît d'abord dans les années 1270, mais gagne en importance au cours des deux décennies suivantes en inter-cédant entre les souverains ilkhanides Arghun, Ghazan et Öljeitü, et diverses puissances européennes, en particulier la France de Philippe le Bel (règne 1286-1314)⁷. Détenteur du titre militaire mongol de *qurchi* (archer), Buscarello était à l'évidence un notable dans le système ilkhanide, mais aussi un intermédiaire culturel capable de comprendre et de s'exprimer dans plusieurs langues, au sein de différents systèmes, et dans une certaine mesure de servir d'interprète. Avec quelques autres membres de sa famille, il a apparemment joué un rôle dans les échanges entre les puissances européennes et les Ilkhanides, et ne disparaît de la scène qu'aux alentours du milieu des années 1310. Néanmoins, d'autres Italiens ont continué à servir d'intermédiaires sur cette route du sud alors que leurs homologues étaient impliqués dans le commerce de l'Asie centrale et de l'Asie orientale. Comme Lopez et Petech l'ont fort justement souligné, nous devons malgré tout distinguer deux axes dans cette implication italienne : celui des Génois, et celui des Vénitiens. Les Génois, de manière générale, étaient plus autonomes, ils ne dépendaient d'aucune structure étatique et avaient, du moins dans cette phase, des horizons plus aventureux, projetant même pour certains (les frères Vivaldi

en 1291) de contourner l'Afrique pour se rendre en Asie. D'un autre côté, ils étaient assez prudents et n'ont globalement pas laissé derrière eux de récits détaillés ou de textes descriptifs concernant leurs voyages ou leurs tractations commerciales et politiques. Les historiens sont donc obligés de recourir aux archives notariales et commerciales pour reconstituer leurs activités, et celles-ci restent par conséquent un peu insaisissables et fragmentaires. Certains savants – dont Lopez lui-même – ont naturellement tenté de formuler des interprétations pour caractériser la présence génoise dans l'Asie du XIV^e siècle, mais celles-ci ne relèvent que d'un *argumentum ex silentio*.

Finalement, l'Inde – qui n'a jamais vraiment fait partie du monde dominé par les Mongols aux XIII^e et XIV^e siècles – fait aussi son apparition dans ce tableau, mais de manière bien plus modeste que l'Iran. Il est possible, à cet égard, que les entrepreneurs génois opérant depuis les territoires ilkhanides aient ouvert le commerce maritime vers l'Inde, même si aucune preuve directe ne nous est parvenue à ce sujet. Un épisode assez intrigant est cependant rapporté, à la fin des années 1330, durant le règne de Muhammad Shah Tughluq (1325-1351) à Delhi. D'après des documents conservés dans les archives vénitienes, un certain Giovanni Loredan, membre d'une importante famille vénitienne de cette époque, avait organisé un voyage jusqu'en Inde avec son frère Paolo et plusieurs autres membres de familles nobles de Venise ayant un intérêt dans le commerce. Transportant des marchandises exotiques, dont une horloge qui, d'après eux, saurait titiller la curiosité du sultan, et toute une gamme de textiles, les six Vénitiens se rendirent en 1338 à Constantinople, et de là jusqu'à la mer Noire, Astrakhan et Urgench en Asie centrale, avant de se diriger vers le sud jusqu'à Delhi *via* Ghazna. Malgré la mort de Giovanni Loredan en cours de route, les autres

marchands purent accéder à la cour tughluqide, où ils firent un beau bénéfice et en réinvestirent la majeure partie dans des perles. Quatre des six partenaires initiaux revinrent à Venise sains et saufs, même si leur expérience fut gâtée par des disputes légales entre eux et les familles des défunts (raison pour laquelle nous trouvons des traces de l'expédition dans les archives)⁸. Pour autant, les Vénitiens ne se sont, semble-t-il, pas précipités pour exploiter cette nouvelle voie commerciale.

À peu près au même moment, l'intérêt des missionnaires italiens pour l'Inde semble augmenter. Les Italiens les plus connus en Inde à cette époque sont des franciscains, par ailleurs particulièrement actifs à la cour Yuan de Chine et auprès des Ilkhanides en Iran. On compte parmi eux Odorico Mattiuzzi (aussi connu sous le nom d'Odorico da Pordenone, 1286-1331) qui visita l'Inde au début des années 1320 et Giovanni di Marginolli, présent dans le sud-ouest de l'Inde et au Sri Lanka à la fin des années 1340. Tous les deux ont laissé de courts récits de leurs voyages et de leurs activités missionnaires parmi les communautés chrétiennes de l'Inde. Odorico arriva en Inde peu après un épisode notable, en avril 1321, au cours duquel trois franciscains italiens – Tommaso da Tolentino, Giacomo da Padova et Pietro da Siena – entrés en conflit avec des musulmans locaux furent tués à Thana (aujourd'hui une partie du grand Mumbai)⁹. Leur compagnon, le dominicain Jourdain de Sévérac, réussit non seulement à survivre, mais à revenir en Inde au cours de la décennie suivante, et a laissé un témoignage concernant les diverses « mirabilia » rencontrées au cours de ses voyages¹⁰.

Ce mélange de commerce et de religiosité a parfois eu des conséquences un peu explosives, aboutissant par exemple à des projets extravagants pour la reprise des croisades, faisant de l'océan Indien un terrain d'affrontement primordial.

Ces projets sont particulièrement notables durant la première moitié du XIV^e siècle. Comme l'a fait remarquer Jean Richard :

L'initiative d'une guerre navale dans l'océan Indien contre les Mamlouks est apparemment venue d'Arghun, le souverain ilkhanide de la Perse. Nous savons par Bar Hebraeus qu'en 1290, Arghun a pris à son service 900 marins génois, dont 700 sont allés directement à Bagdad tandis que les 200 restants ont embarqué sur le Tigre à Mossoul (ils avaient vraisemblablement fait préparer du bois pour la construction de navires en Haute Mésopotamie). Jean de Winterthur rapporte qu'ils ont passé un hiver à Bagdad à travailler à la construction de deux galères, et qu'un des Génois s'était mis dans la tête de profaner une mosquée, ce qui causa une violente émeute. Finalement, Guillaume Adam nous informe qu'après avoir descendu le fleuve jusqu'à Basra, les Génois se sont divisés en deux groupes, l'un guelfe et l'autre gibelin, et se sont massacrés les uns les autres ; cela a empêché la réalisation du projet de raid commercial projeté par le souverain mongol (1291)¹¹.

Ces idées furent alors reprises et affinées par le missionnaire dominicain Guillaume Adam dans les années 1310, dans un traité sur le sujet suivant : « Comment éradiquer les Sarrasins [les musulmans] », dédié au neveu du pape Clément V, le cardinal Raymond Guilhem de Fargues¹². Adam y propose d'attaquer les Mamlouks par la mer sur deux fronts afin de rendre Jérusalem aux chrétiens latins : un groupe couperait la voie commerciale entre la mer Noire et l'Égypte, et un second serait dans un premier temps posté dans le golfe Persique, constitué de galères construites et pour l'essentiel conduites par des Génois – qui se rétribueraient eux-mêmes par le pillage. La seconde flotte devait

ensuite isoler la mer Rouge de la riche route commerciale de l'Inde et, à partir de points d'ancrage situés plus à l'est, resserrer l'étau sur l'économie du sultanat mamlouk. Adam pensait que quelque mille deux cents personnes sur une petite flotte de trois ou quatre galères au large de l'embouchure de la mer Rouge suffiraient pour cette tâche, car il avait une piètre opinion des qualités de combattants des marchands et marins indiens et musulmans. De son point de vue, des alliances stratégiques avec les groupes de pirates, et l'établissement de bases solides sur les îles de l'océan Indien occidental, ainsi que dans les ports de l'Inde occidentale comme Cambay, Thana et Kollam (où la construction de navires était aussi possible), pourraient aider à élargir et à stabiliser cette thalassocratie chrétienne émergente.

Le traumatisme démographique et économique provoqué par l'épidémie de peste noire durant les décennies médianes du XIV^e siècle eut de toute évidence de sérieuses répercussions sur le contexte de ces activités expansionnistes, qui fut en outre encore secoué par la chute de deux régimes ressortant de la sphère mongole : les Ilkhanides dans les années 1330, et la dynastie Yuan quelque trois décennies plus tard. Les horizons commerciaux des cités-États italiennes s'en trouvèrent restreints et dans une certaine mesure transformés, même si la nature et l'ampleur de la transformation font toujours débat. Les premières traces de l'épidémie apparaissent dans les steppes d'Asie centrale vers 1338 et semblent se déplacer vers l'ouest jusqu'à la mer Caspienne et la mer Noire, puis du port de Caffa sur la mer Noire jusqu'à Gènes en 1347¹³. Au milieu des années 1350, la première grande vague de peste avait déjà fait des ravages considérables, quoique inégaux, à la fois dans les villes et dans les campagnes du sud de l'Europe, affectant la production agricole et artisanale. Selon certains historiens, notamment Benjamin Kedar, même si l'effondrement économique était

important, les classes marchandes de Gènes et de Venise y ont « surrégi », et ont adopté après coup des stratégies exagérément conservatrices, différentes de celles qu'elles avaient privilégiées au XIII^e siècle et au début du XIV^e siècle¹⁴. Que l'on admette ou non cette lecture, il ne fait aucun doute que les cartes commerciales ont été alors redistribuées entre les diverses régions italiennes : durant la seconde moitié du XIV^e siècle et au siècle suivant, les marchands toscans (et de plus en plus souvent ceux de Florence) ont généralement pris l'avantage ; le cas de Francesco di Marco Datini (1335-1410) est paradigmatique à cet égard. Bien que les Florentins aient de temps à autre manifesté un intérêt pour les affaires ilkhanides – comme nous le voyons avec le cas de Guicciardo Bastari, brièvement émissaire de Ghazan Khan auprès de la papauté en 1300 –, ils étaient, à la fin du XIV^e siècle, davantage tournés vers la France, les Flandres, la péninsule Ibérique ou encore, dans une certaine mesure, le Maghreb et les îles Baléares (comme le montre Datini¹⁵).

Par conséquent, je propose l'hypothèse de travail suivante : durant les dernières décennies du XIV^e et la première partie du XV^e siècle, les réseaux commerciaux et diplomatiques italiens ont reculé en Asie et dans la partie occidentale de l'océan Indien. Il ne s'agit pas d'un retrait ou d'une interruption totale ; des envoyés vénitiens sont présents en Iran en 1345-1346, et nous trouvons, de manière fort étonnante, à Chypre, dans les années 1360, « un marchand génois qui a vécu en Inde près de 50 ans¹⁶ ». Cependant, les mentions de marchands italiens indépendants et prospères comme Jacopo da Genova, que Jourdain de Sévérac rencontre à Thana dans les années 1320, diminuent non seulement en Inde mais dans le golfe Persique. De la même manière, certaines villes italiennes régressent plus que d'autres. Les réseaux vénitiens résistent mieux que ceux de Gènes au XV^e siècle, et connaissent aussi une sorte de renouveau durant les

règnes des premiers Timourides et sous la dynastie des Aq Qoyunlu, qui s'implante en Iran au xv^e siècle. Le marchand Niccolò de' Conti (probablement originaire de Chioggia près de Venise) est peut-être le marchand-voyageur vénitien le plus important de l'ère timouride, entre les années 1410 et les années 1430 ; l'homme d'État et diplomate Giosafat Barbaro fournit, par son récit bien connu des relations avec le souverain Uzun Hasan (règne 1453-1478), le meilleur exemple pour l'époque des Aq Qoyunlu¹⁷. Du côté génois, au xv^e siècle, Girolamo di Santo Stefano est l'un des rares exemples concrets dont nous disposons ; le récit quelque peu laconique qu'il a laissé, écrit à la toute fin du siècle, donne un petit aperçu de structures plus importantes¹⁸.

Peut-être est-ce en partie dû au fait qu'après la « crise » du milieu du xiv^e siècle les Génois ont réorienté à plusieurs reprises leurs activités, cherchant des solutions à chaque nouvel ensemble de contraintes auxquelles ils étaient confrontés. Comme Lopez l'a montré dans une synthèse magistrale, nous pouvons observer diverses phases durant lesquelles les Génois se tournent d'une zone d'activité potentielle vers une autre. Ainsi, depuis leur « plus haute crête médiévale, avant la crise du milieu du xiv^e siècle », les entrepreneurs génois conservent dans un premier temps leur optimisme quant au Levant, où leurs colonies « continuent de croître en taille et en nombre tout au long du xiv^e siècle ». Bientôt, ils commencent à explorer des possibilités en Europe orientale, dans des régions comme la Valachie, la Hongrie et la Pologne. Toutefois, Lopez soutient qu'au cours du quart de siècle ayant suivi la chute de Constantinople en 1453 « toute la galaxie coloniale génoise » est anéantie du fait de l'expansion ottomane, qui leur coupe de fait l'accès à l'Europe centrale et orientale, et entraîne, selon les termes de Lopez, une « réorientation complète du commerce génois » caractérisée par la création d'un monopole sur l'alun de

Tolfa dans le centre de l'Italie, un intérêt grandissant pour le commerce des esclaves d'Afrique et celui d'épices comme la *malagueta*, et enfin par une pénétration croissante du système financier espagnol et plus généralement ibérique :

En fait, bien plus que les Vénitiens ou les Florentins, les Génois se sont efforcés de compenser la fermeture progressive des marchés orientaux et la pénurie d'épices orientales en augmentant leur participation aux marchés occidentaux et leur part de produits volumineux et bon marché. Disons-le d'emblée, ce changement est dû non seulement à la vigilance particulière des Génois, mais aussi aux circonstances géographiques et historiques facilitant cette conversion. Gènes était plus éloignée du Levant et de l'Afrique que ses deux rivales médiévales, Venise et Pise, puis Florence, l'héritière de Pise, mais elle était la mieux placée pour commercer dans la Méditerranée occidentale¹⁹.

Ces avantages permirent aussi aux Génois de réaliser quelques avancées territoriales, la plus significative étant la consolidation progressive de leur domination sur l'île de Corse.

À partir de la fin du XI^e siècle au moins, les Génois ont gardé un œil jaloux à la fois sur la Sardaigne et sur la Corse. Alors qu'ils furent, dans le cas de la première (et plus grande) île, finalement obligés de céder beaucoup de terrain à la couronne d'Aragon au cours du XIII^e siècle, en Corse, ils parvinrent davantage à s'imposer contre leurs rivaux pisans. Après la défaite navale de ces derniers à la bataille de Meloria (1284), la domination génoise sur l'île fut consolidée, même si les Génois ne furent jamais complètement en mesure de venir à bout des différentes formes de résistance indigène ou des ingérences périodiques du royaume d'Aragon, qui comptait aussi quelques soutiens

dans l'île. À la fin du ^{xiv}^e siècle et au ^{xv}^e siècle, cependant, la nature de la domination génoise a progressivement changé. La création régulière de centres urbains fortifiés sur la côte entraîna une transformation de l'économie de l'île, qui se détourna de l'autosubsistance et se réorienta vers les activités commerciales. Certaines de ces villes devinrent des noyaux d'implantation génoise, telles de petites colonies, excluant souvent la population indigène ou la maintenant à distance. Commençant avec Bonifacio à l'extrême sud, puis Calvi au nord-ouest, où l'ancrage fut respectivement consolidé à la fin du ^{xii}^e siècle et au ^{xiii}^e siècle, les Génois poursuivirent leur entreprise en fortifiant Bastia dans le dernier quart du ^{xiv}^e siècle, puis une série de villes (parfois re-fortifiées) – Ajaccio, Saint-Florent et Porto-Vecchio –, après une interruption de plus d'un siècle. Toutefois, la rencontre entre une économie à vocation commerciale comme celle des Génois et une autre fondée pour l'essentiel sur la subsistance comme celle de la Corse n'aurait pu que susciter des tensions. Promouvoir une économie de plantation pour des oranges ou de la canne à sucre, comme ils l'avaient fait à Chios et à Chypre, n'était pas une option réaliste. Dans la seconde moitié du ^{xiv}^e siècle, les Génois eurent généralement recours à des consortiums de revenus agricoles du nom de *la maona* (mot dérivé de l'arabe *mu'āwana* signifiant « assistance mutuelle ») pour lever des ressources sur l'île. Les activités du noble Lionello Lomellini et de sa famille durant les trois décennies ayant suivi l'année 1378 illustrent la manière dont divers groupes d'intérêts travaillaient à la fois grâce et contre *la maona*, et mettent en relief les importantes divisions factionnelles et institutionnelles opposant alors le nord et le sud de l'île²⁰. Deux autres évolutions sont également visibles à la fin du ^{xv}^e siècle, après que les Génois ont placé l'île sous le contrôle du très influent Banco di San Giorgio, ou Office de Saint-Georges,

institution financière fondée en 1407²¹. La première est l'introduction, dans des régions spécifiques de la Corse, de certaines formes de technologie artisanale. Ce fut en particulier le cas pour la construction navale, à l'origine concentrée à Calvi et à Bonifacio, qui vers 1500 finit par devenir une activité importante de la région de Bastia, pouvant bientôt s'enorgueillir de la présence d'une multitude de *maestri* pour superviser la construction²². Bien que destinée à faciliter le commerce dans l'esprit des Génois, la construction de navires permit aussi l'émergence, à la fin du xv^e siècle, d'une véritable économie de prédation s'appuyant sur les raids et la piraterie. On compte parmi les figures importantes qui en profitèrent à l'époque un certain Giacomo da Mare, *signor* de San Colombano, dans l'extrême nord de la région du cap Corse²³. La seconde évolution, qui allait progressivement prendre de l'ampleur au cours du xvi^e siècle, est la transformation de la Corse en une source de main-d'œuvre militaire pour les guerres menées en Italie et ailleurs²⁴. Pour ne prendre qu'un exemple, les Corses formaient une partie des forces d'Andrea Doria, seigneur de guerre génois devenu homme d'État, qui entretenait des relations avec l'île dans la première moitié du xvi^e siècle. La tradition mercenaire qui allait avoir un impact durable sur la société de l'île vient de là.

II

Au tournant du xvi^e siècle, quand les Portugais ouvrent la route du Cap à un trafic régulier (après un hiatus d'une décennie depuis le voyage pionnier de Bartolomeu Dias en 1487-1488), les cités-États italiennes sont bien entendu divisées quant à l'attitude à adopter. Un agent commercial florentin, s'adressant depuis Lisbonne à sa ville natale en

août 1499, jubile à l'idée de voir bientôt les Vénitiens ruinés et contraints de « redevenir pêcheurs » (*tornare pescatori*)²⁵. Mais les choses se révélèrent un peu plus compliquées, car la route du Cap ne mit pas fin au commerce par les routes traditionnelles traversant l'Égypte et le Levant pour gagner l'Asie. Certes, les Florentins, dont le plus grand représentant à Lisbonne à cette époque était Bartolomeo Marchionni, furent les premiers et les plus enthousiastes partenaires des Portugais dans leur nouvelle aventure. Marchionni était arrivé dans la capitale portugaise à l'adolescence, en 1470, travaillant alors pour la compagnie florentine Cambini, mais au cours de la décennie suivante il avait créé sa propre affaire, qui était devenue l'épicentre d'un important réseau mercantile et financier en Europe et au-delà²⁶. Son intervention dans le commerce de la route du Cap fut d'abord d'ordre financier, mais finalement son gendre Francesco Corbinelli – un puissant négociant – se rendit en Asie et devint un administrateur influent du nouvel *Estado da Índia*, qu'il servit jusqu'au début des années 1520²⁷. D'autres du même milieu partirent également pour l'Asie, dont Girolamo Sernigi, un associé de Marchionni. Cependant, certains de ces Florentins semblent avoir été d'avis que le commerce en Asie devait relever d'un partenariat informel dans lequel la couronne portugaise serait un patron lointain et bienveillant et l'exécution des affaires concrètes laissée pour l'essentiel à un mélange de gentilshommes intéressés et de négociants privés. On ne sait pas exactement comment ils envisageaient le rôle des troupes et du commerce en armes, même s'il est possible qu'ils n'y aient pas été tout à fait opposés. Cet état de choses correspondait globalement aux réalités du terrain durant la première décennie de la présence portugaise en Asie. Mais Corbinelli fut prompt à saisir l'occasion quand le vent tourna en 1509 avec l'avènement d'Afonso

de Albuquerque au poste de vice-roi à la place de Dom Francisco de Almeida.

Albuquerque avait déjà participé à deux missions dans l'océan Indien au cours des années précédentes, et à cette occasion il avait développé une méfiance à l'égard de certains de ses compatriotes (et même de quelques-uns de ses propres parents éloignés). Protégé par une poignée de relations décisives à la cour, ainsi que par un lien direct avec le roi Dom Manuel, il fondait sa propre stratégie sur plusieurs éléments clés : 1) la valorisation des renseignements fournis par les réseaux d'informateurs locaux ; 2) l'affirmation de l'autorité du cabinet du gouverneur par rapport aux capitaines et facteurs de forteresse, dont l'autonomie était donc restreinte ; 3) un désir d'étendre le réseau des postes commerciaux fortifiés et de les lier à la perception des droits de douane ; et 4) la création progressive d'une bourgeoisie créole de *casados* qui dépendraient en dernière analyse de l'autorité du gouverneur ou du vice-roi et qui, par conséquent, ne constitueraient pas une menace pour elle. À l'inverse, il craignait les officiers liés par le sang ou par une relation de clientèle à la vieille noblesse du Portugal, et tous ceux qui avaient les moyens de le contourner en usant de leurs relations dans la patrie et à la cour²⁸. Dans une certaine mesure, Albuquerque avait recours aux voies éprouvées et sûres, comme nous le constatons avec la place de premier plan confiée sous son gouvernorat à son neveu Dom Garcia de Noronha, qui occupa le poste de *capitão-mor do mar* et accompagna son oncle lors de campagnes déterminantes à Calicut, dans la mer Rouge et à Hormuz. Mais une autre de ses tactiques clés était d'utiliser les Italiens jouissant d'une position importante, chose qui n'échappait pas, d'ailleurs, à ses détracteurs. Ce fut le cas avec Corbinelli et son fils, et nous savons aussi que d'autres Florentins – comme Piero di Andrea Strozzi – jouèrent un rôle sous

son gouvernement. Penchons-nous maintenant sur un autre aspect de cette connexion italienne.

Strozzi, dans l'une de ses rares lettres d'Asie, écrite peu de temps après la conquête finale de Goa à la fin de l'année 1510, dit à son père que les adversaires des Portugais comprennent aussi de nombreux Italiens :

Et ensuite, avec l'aide de Dieu, nous allâmes attaquer un endroit [Goa] très puissant, très peuplé et très grand de ces régions, où il y avait un château ou forteresse ; et où, pour sa défense, il y avait huit ou dix mille personnes, avec plus de 200 pièces d'artillerie, où par la grâce de Dieu, nous entrâmes par la force des armes, et en entrant nous tuâmes deux mille personnes parmi celles qui résistaient. Et celles-là étaient surtout des Turcs et des chrétiens renégats de toutes sortes, parmi lesquels il y avait un très grand nombre de Vénitiens et de Génois [*dove era vinitiani, genovesi in maggior numero*]²⁹.

Dès 1503, deux fondeurs de canons milanais avaient quitté les Portugais pour rejoindre le souverain de Calicut, et un nombre limité mais constant de ces « renégats » italiens les imitèrent durant les décennies suivantes³⁰. Quand les forces du vice-roi portugais Dom Francisco de Almeida anéantirent la flotte du Mamlouk Amir Husain au large de Diu au début de l'année 1509, elles retrouvèrent la trace d'un certain nombre d'Européens (dont des Italiens) à bord de ses vaisseaux. Le chroniqueur João de Barros écrit : « Quelques livres en latin et en italien faisaient partie du butin, quelques livres de prières, et d'autres d'histoire, et même des livres d'oraison en portugais, telles étaient les diverses sortes de gens dans ce cantonnement du diable³¹. »

C'est de nouveau Barros qui nous introduit pour la première fois auprès d'un personnage étrange, cette fois du

côté des Portugais et non de leurs ennemis. La mention se trouve quelques pages avant dans sa chronique, alors qu'il raconte le voyage de la flotte d'Almeida le long de la côte occidentale de l'Inde avant qu'elle atteigne Diu au début de l'année 1509. Au cours de cette expédition, il y eut, en plus de la principale attaque sur la cité de Dabhol, plusieurs petits engagements et escarmouches mineurs. L'un d'eux eut lieu contre un petit vaisseau (*fusta*) appartenant à un Turc qui, passé de la mer Rouge à Diu, se rendait de là à la cour de Bijapur. Rencontrant une galère portugaise de la flottille dirigée par Diogo Mendes, il essaya de prendre son équipage par surprise et un combat au corps à corps s'ensuivit. Quoique personne ne fût tué du côté portugais, Barros note qu'« une flèche avait transpercé l'œil de Sylvestre Corço, qui était le *comitre* [contremaître] de la galère, un homme qui, à cette époque, était très estimé en ce royaume [le Portugal] depuis son retour d'Inde pour son métier [*seu officio*], principalement pour la fabrication des vaisseaux à rames et des galions, car il était un *Levantisco* et un natif de Corse³² ». « *Levantisco* » ici n'est probablement pas utilisé pour désigner une personne d'origine juive, comme c'est souvent le cas chez les Ibériques de la première modernité, mais plutôt pour indiquer une expérience au sein des colonies génoises du Levant, comme Chios, ou même dans la région de la mer Noire.

Nous retrouvons la trace de cet Italo-Corse au cours de la décennie suivante environ, dans les archives et les chroniques portugaises. D'après ces documents, il avait d'abord été recruté au service de l'*Estado da Índia* par le vice-roi Almeida, à la mémoire duquel il resta très attaché. En 1510 environ, il rentra une première fois au Portugal où il obtint une audience avec Dom Manuel. Les registres de la chancellerie royale de 1511 indiquent qu'on accorda à Sylvestre de Bachom Corço, le 31 juillet de cette année-là, un subside

annuel de vingt-cinq mille *reais* et quatre mesures (*moios*) de blé, issues des ressources de la *Casa da Índia* et de la *Casa da Ceuta*³³. Il est aussi nommé *cavaleiro da Casa Real* dans ce même document. Sylvestre de Bachom correspond probablement, dans sa forme initiale, à un nom génois comme Silvestro de' Baccioni (ou peut-être, mais moins probablement, Bacciochi) ; dans les différents documents signés par Silvestro et les membres de sa fratrie, nous trouvons des variantes comme « Bachão », « Bachoõ » et « Bachoni »³⁴. Ses deux frères cadets, que nous rencontrerons brièvement, se nomment Pedro (Piero) et Anataliã (Nataniele). Quant aux origines précises de la famille en Corse, elles restent un mystère. Étant donné leur lien étroit avec la construction de navires, il est légitime de penser qu'ils venaient de la région du cap Corse, et peut-être même plus précisément de la vaste zone appelée Nebbio, où l'essentiel de cette activité était localisé autour de 1500³⁵.

Peu après l'attribution des ressources mentionnées, et à coup sûr au milieu de l'année 1512, Silvestro est de retour en Inde, où il semble désormais être établi pour l'essentiel à Cochin. Là, il lorgne sur le poste d'*alcaide-mór*, détenu alors par un puissant *fidalgo* du nom d'António Real³⁶. Mais au lieu de le favoriser, le gouverneur Albuquerque – revenu triomphant de son expédition contre Malacca et préparant désormais une attaque contre Aden – semble avoir mis le Corse à l'épreuve en lui demandant de construire un ensemble de vaisseaux, notamment des galères et un brigantin, sur le chantier naval du port kéralais³⁷. C'est à cette époque que Silvestro se met à écrire une série de lettres, dont une missive (malheureusement non datée mais probablement écrite durant la seconde moitié de l'année 1513) adressée à Dom Manuel, pleine de récriminations et de doléances :

Après avoir embrassé les mains de Votre Altesse, je vous rappellerai qu'à Almeirim je vous ai montré un *alvará* du vice-roi, dans lequel il me donnait le poste d'António Real tout entier tel qu'il l'avait reçu de Votre Altesse, et le vice-roi m'avait dit que Votre Altesse serait heureuse de me le donner, et Votre Altesse m'a dit que je devrais venir vivre dans votre royaume, et qu'elle avait confirmé tout ce que le vice-roi m'avait donné. Et donc, j'ai quitté mon propre pays pour suivre vos ordres et servir Votre Altesse ; et le paiement et les mesures [de blé] que Votre Altesse m'a accordés me sont maintenant versés en retard et mal *via* ma femme, et mon père, et ma mère, et il me semble qu'ils ne sont pas versés selon les ordres de Votre Altesse, et que Votre Altesse puisse bien considérer de quelle manière ma femme, et mon père et ma mère peuvent rester à Lisbonne dans un pays étranger [*terra estrangeyra*] tandis que je suis en Inde³⁸.

Silvestro déplore ensuite qu'au moment de son retour en Inde Albuquerque était en train de préparer son expédition dans la mer Rouge. Il avait ignoré les ordres et les documents que le Corse lui avait présentés, et au lieu de cela avait donné l'*alcaidaria* de Cochin à un certain Lopo de Azevedo. Dans le même temps, le gouverneur avait demandé que les navires à rames soient construits durant son absence : « Et quand il revint [d'Aden], il trouva une galère prête ainsi qu'un brigantin qui est utilisé pour patrouiller sur cette côte, et l'autre galère n'est pas encore achevée à cause d'une pénurie de fer, qu'ils ne me fournissent pas, mais le bois est prêt pour la poule et la quille, ainsi que toutes les autres sortes de bois. » Aux yeux de Silvestro, Albuquerque, lui versant un salaire de quarante-huit mille *reis* et trente-cinq *quintais* de poivre à renvoyer au Portugal dans les coffres libres d'impôts, le récompensait de mauvaise grâce pour son travail. Il est si mal payé et si maltraité qu'il déclare

se sentir à peine mieux qu'un prisonnier en exil (*homem degradado*). Ailleurs dans la lettre, il revient sur sa demande concernant l'*alcaidaria* de Cochin : « Et si Votre Altesse ne considère pas approprié de me confier ce poste, je vous baiserais les mains si vous m'envoyez simplement un ordre avec la permission de rentrer au Portugal. »

Néanmoins, une sorte de réconciliation semble avoir eu lieu au cours des mois suivants, car l'acrimonie de Silvestro à l'égard du gouverneur s'apaise. Dans une autre lettre adressée à Dom Manuel, écrite un peu plus tard mais de nouveau non datée, le Corse défend fermement Albuquerque contre ce qu'il dépeint comme des critiques injustifiées de la part de ses nombreux ennemis. Lorsqu'on lui demande de donner son avis quant au bien-fondé du maintien des Portugais à Goa et des efforts accrus déployés à Cochin, il est catégorique :

En Inde, vous n'avez rien d'aussi avantageux que Goa, parce que si Votre Altesse possède Goa, vous avez assujéti toute l'Inde, car il [n']y a [pas] d'autre port en Inde pour contrôler tous vos ennemis comparable à Goa, et la région est abondamment approvisionnée et rentable et saine, et elle recèle tous les métiers qu'il y a à Lisbonne, et dorénavant on ne risque aucun frais parce que tous les frais ont déjà été payés, et il n'y a même plus de guerre, car lorsque le Sabayo [Adil Khan] a perdu Goa, il a perdu tout son État puisque Goa était sa forteresse [*o seu castelo forte*], et avec Goa il contrôlait tout son royaume puisque c'est un port maritime, et maintenant il est confiné dans les terres, et il me semble qu'on ne devrait jamais abandonner Goa³⁹.

Silvestro poursuit avec éloquence et fait des comparaisons. De toute évidence, Albuquerque se montre supérieur même à Gonzalo Fernández de Córdoba (1453-1515),

el gran capitán qui avait joué un rôle important dans les guerres italiennes. Mais il lance aussi une autre comparaison laissant entendre qu'il a connu les Français et leur politique :

Si le Capitaine Général n'avait rien fait d'autre pour votre service que prendre Goa, il mériterait toujours plus d'honneur que tous ceux d'Espagne, car il ne me semble pas qu'il puisse être comparé à Gonçalo Fernandes durant les guerres d'Italie, ou à Monsenhor de Trymoge [de La Trémoille] en France, car lorsque ce présent roi de France [Louis XII] était duc d'Orléans, il a mis la France en révolte et pris de nombreux territoires en compagnie du duc de Bretagne, et Monsenhor de Trymoje l'a fait prisonnier et a ensuite repris la France, et ainsi Afonso d'Albuquerque a recouvré l'Inde quand il a pris Goa⁴⁰.

D'après la référence à la Guerre folle de la fin des années 1480, on ne peut que se demander si notre Corse n'a pas servi, par exemple, dans les flottes de galères françaises de Prigent de Bidoux avant de rencontrer Dom Francisco de Almeida⁴¹.

Silvestro affirme ensuite que Cochin, et en particulier le vieux Castelo Manuel construit là-bas en 1503, est la source de dépenses inutiles. Il insiste sur le fait qu'Albuquerque est un « grand serviteur de Votre Altesse », même si « quelques hommes dans l'Inde [portugaise] lui veulent du mal ». En fait, il va même jusqu'à sous-entendre qu'Albuquerque devrait être autorisé à rester gouverneur aussi longtemps qu'il vit (*em sua vida*). Il est vrai, ajoute-t-il, qu'il a échoué à prendre Aden, mais cela n'était dû à aucune faute réelle de sa part ; ses ressources étaient insuffisantes. Le Corse rappelle même une conversation qu'il a lui-même eue avec Dom Manuel « dans la maison de la Reine », lors de laquelle il avait insisté sur le fait que les Portugais ne devaient pas

attaquer Aden à moins d'être certains de la supériorité de leurs forces. Il propose pour sa part un blocus maritime continu, avec une flotte de deux caravelles, deux galères et deux autres navires, afin que les bénéfiques ainsi tirés puissent à terme financer une attaque à grande échelle.

Malheureusement pour Silvestro, cette lettre de soutien en faveur d'Albuquerque et de sa politique arriva trop tard à Lisbonne. Dans une lettre de la fin du mois de mars 1514, Dom Manuel avait déjà fait connaître ses griefs au gouverneur, l'accusant de maltraiter le Corse en le privant du commandement de la *galé grande* qu'il avait construite et mise à l'eau en août 1513. Il demandait aussi que la capitainerie de l'autre brigantin qu'il avait construit soit confiée à son frère⁴². La lettre, au ton très péremptoire, piqua manifestement Albuquerque au vif, car en la recevant celui-ci écrivit une longue lettre d'autojustification dans laquelle il évalue aussi les services et la personnalité de Silvestro. Le gouverneur fait remarquer que nombre de ses subordonnés ont l'habitude de se plaindre de lui dans son dos et sous-entend que Silvestro fait partie des râleurs invétérés. Cependant, il reconnaît que l'homme a en effet quelques qualités :

Tandis que j'allais dans la mer Rouge, il fabriquait la grande galère [*a galé grande*], et je lui en ai confié aussitôt la capitainerie, et il en a toujours été le capitaine depuis, l'est encore et le sera jusqu'à ce que Votre Altesse la lui retire, parce que je n'ai pas pour habitude de maltraiter les étrangers [*os estramjeiros*] qui viennent servir Votre Altesse, mais plutôt de leur faire bon accueil et de les honorer, comme ils le méritent au nom de Votre Altesse, et je les traite même un peu mieux qu'un Portugais qui est leur égal, parce que les Portugais, du fait de leur éducation et de la nature du pays, sont parfois plus faciles à contenter. Je lui ai donné le salaire et les coffres libres [*quimtaladas*] dont les capitaines

les mieux payés disposent en Inde⁴³. Il a donné le brigantin à son frère cadet, et j'ai convenu que c'était une bonne chose : la grande galère patrouillait sur cette côte, mais il souhaitait aller à Cochim et laisser un autre de ses frères comme capitaine, et j'ai volontiers accepté ; la galère a passé l'hiver ici à Goa, dans une douve derrière la forteresse⁴⁴.

Albuquerque explique donc s'être montré très accommodant avec Silvestro et être tout à fait satisfait de la qualité de son travail : « la galère est très belle, très bien construite et très solide, et transporte sept gros canons en plus de l'artillerie plus petite », et elle peut accueillir quatre cents hommes en armes à son bord en cas d'assaut terrestre. Le contremaître (*comitre*) nommé à sa tête avait apparemment servi dans la flotte des galères du roi de France et été recruté personnellement par Dom Manuel ; cette galère et plusieurs autres (dont l'une avait été prise aux forces de Bijapur à Goa en 1510) constituaient maintenant un contingent assez important de navires sur la côte occidentale de l'Inde.

D'un autre côté, il suggère aussi que Silvestro avait l'habitude d'exagérer ses difficultés et la mesure dans laquelle il était maltraité. Il était par ailleurs enclin à traiter assez légèrement les deniers publics, et il s'offusquait quand on lui demandait de dépenser ses deniers « par-devant les scribes de l'établissement ou le superintendant de l'entrepôt » au lieu de se contenter de déclarer ses dépenses sur parole (*sobre sua palavra*).

En quinze longs mois, entre octobre 1512 et janvier 1514, Albuquerque n'avait quasiment jamais vu le Corse, mais ce dernier était un tel râleur qu'il se débrouillait encore pour faire valoir que le gouverneur était personnellement et de tout temps désobligeant avec lui. En somme, le gouverneur commençait à en avoir assez des « choses fausses et fallacieuses » (*cousas falsas e emganosas*) qu'il répandait sur son

compte, et ce d'autant plus que « Silvestro Corço m'est très précieux et très bien traité » (*muito mimoso de mim e muy bem tratado*). En signe d'apaisement et de bonne volonté, le gouverneur indiquait avoir clairement laissé entendre au Corse qu'il l'emmènerait avec lui lors de sa prochaine expédition dans le golfe Persique – qui se révélerait être la dernière – pour prendre Hormuz.

À la fin de l'année 1514, Silvestro avait aussi de son côté une attitude beaucoup plus modérée envers Albuquerque. Il avait eu vent de la lettre de reproches envoyée par le roi et l'avait même trouvée « un peu dure [*huum pouco azeda*] pour le Capitaine Général ». Il affirma que ces précédentes plaintes étaient pour partie le fait de rumeurs qui l'avaient induit en erreur, et non celui d'une inimitié. Du reste, il n'avait en réalité été en mesure de commander la grande galère que deux mois et demi dans la région de Dabhol avant de la transmettre à son frère et de retourner travailler au chantier naval de Cochin, où il n'était pas très apprécié parce que « le temps du vice-roi est terminé pour moi ». Cependant, au lieu d'attribuer la responsabilité de ses difficultés au gouverneur, il expose dans une lettre une tout autre configuration, opposant la cupide classe des *fidalgos* aux humbles marins, artisans et travailleurs pauvres (*poovo meudo*). Comme il l'écrit alors au roi : « Sire, vous devez savoir que l'Inde n'est faite que pour que nos *fidalgos* puissent consumer votre trésor et votre honneur et détruire vos petites gens, et il est certain, Sire, qu'il n'y a pas un seul *fidalgo* en Inde qui ne vous renie trois fois par jour, et ceux qui sont les plus importants sont ceux qui se préoccupent le moins de votre service, et ceux que vous envoyez ici pour contribuer à gouverner [l'Inde] sont ceux qui la détruisent et la vendent⁴⁵. » L'*Estado*, affirme-t-il, sera bientôt abandonné par tous les dignes serviteurs de la couronne, qui auront fui au Portugal. Les navires qui arrivent du Portugal ne

transportent plus de matelots compétents et sont, au lieu de cela, remplis d'incompétents bien nés et haut placés. « Sans marins, vous ne pouvez conserver l'Inde, même avec les *fidalgos* qui sont en France et en Allemagne Supérieure, car les marins sont ceux qui assurent la bonne marche de la flotte, et qui conduisent les navires d'ici à là. [Mais] ce sont eux qui ont les oreilles coupées, qui sont fouettés et exilés, et battus, et les chaînes et la prison sont faites pour eux. » L'ensemble du système est tel qu'on rechigne même à donner aux marins leurs petits coffres libres (*quimtaladas*), alors que les indignes et avides *fidalgos* gagnent vingt mille ou trente mille *cruzados* en seulement deux ans, « non en commerçant, mais en volant votre trésor ».

Une deuxième lettre de cette époque répète certaines de ces plaintes et les développe davantage, mais elle ajoute aussi des détails à propos de certains officiers dignes et méritants. Silvestro parle assez longuement de son expédition à Dabhol, où il affirme avoir réussi un coup de maître lors de ses négociations avec le gouverneur du port pour recouvrer quelques chrétiens en son pouvoir. De plus, grâce à la médiation d'un Turc lusophone « qui s'était déjà rendu au Portugal à bord de la flotte de Pedro Alvarez Cabrall », il avait réussi à mettre au jour une vaste conspiration fomentée par quelques *casados* et officiers qui traitaient en secret avec le souverain de Bijapur et projetaient de fuir « dans son royaume avec une centaine de personnes comprises entre les *casados* et les *solteiros*, et tous les chevaux qui se trouvaient à Goa⁴⁶ ». Néanmoins, même s'il convenait désormais qu'Albuquerque était en cela foncièrement hors de cause, il s'estimait insuffisamment récompensé pour toutes ces actions. Le problème était plutôt que la plupart des officiers étaient soit corrompus, soit inefficaces, et avaient tendance à donner de mauvais conseils. Sur le chantier naval de Cochin, par exemple, trois charpentiers génois surpayés

et quatre contremaîtres de galère étaient récemment arrivés du Portugal et essayaient de faire la loi. Ils prétendaient qu'il était absolument nécessaire de construire des galéasses – alors que Silvestro savait que de tels navires coûtaient très cher –, réclamaient beaucoup de main-d'œuvre, et n'étaient au bout du compte pas si productifs⁴⁷. Il se vante dans sa lettre : « J'ai construit pour vous deux galères, et l'une d'elles est entièrement terminée, et même les Vénitiens ou le roi Dom Fernando [d'Aragon] n'en ont pas de meilleures, et je l'ai faite de mes mains avec des charpentiers noirs, et aucun charpentier portugais n'a mis la main dessus. » Il reconnaît tout de même l'excellence de certains artisans comme João Anes, *mestre da ribeira* à Cochin, et un dénommé Gonçalo Anes. Il dresse aussi une liste de quelques officiers qu'il juge remarquables, comme Lopo Fernandes à Cochin et le facteur de Goa Francesco Corbinelli, « l'un des plus excellents hommes que j'ai vus, et à qui Votre Majesté devrait faire le privilège d'écrire, et ordonner qu'il soit honoré et respecté ». À ceux-là il oppose les officiers corrompus, « car Votre Majesté fait de nombre d'entre eux des personnes riches, et après cela ils vous appauvrissent ». Quant à lui, il se remémore avec amertume la manière dont il est entré au service des Portugais : « Le vice-roi m'avait dit qu'il me confiait à Votre Altesse, et que vous me feriez plus d'honneurs qu'à tout autre étranger venu au Portugal, mais Dieu n'a pas souhaité qu'il rentre au Portugal⁴⁸. »

Dans une troisième lettre écrite à peu près au même moment, Silvestro continue de creuser ce sillon, nommant même quelques-uns des *fidalgos* et hauts officiers se comportant mal. Cette lettre est occasionnée par l'arrivée récente au chantier naval de Cochin du grand navire *Belém*, apparemment très endommagé durant son voyage depuis Lisbonne à cause de la négligence de l'équipage : on avait laissé ses voiles pourrir et tomber en morceaux, sa charpente

se rompre en partie et sa proue se déplacer. Arrivant près de Goa (où Albuquerque était en résidence, avait-on appris) au début du mois de septembre, le capitaine Cristóvão de Brito et son collaborateur haut placé Bertolameu Perestrelo avaient décidé d'aller plutôt au port de Bhatkal, sur la côte du Kanara, parce qu'« ils transportaient tant de leurs propres biens pour le commerce qu'ils en oubliaient les vôtres, et pour leur propre profit, ils accostèrent à Batecala⁴⁹ ». Lorsqu'ils étaient revenus à Goa, et de là avaient gagné le chantier naval de Cochin à la fin du mois d'octobre, il était si tard qu'on ne pouvait plus tenter que des réparations sommaires. Tout cela, fait remarquer Silvestro, était le résultat de la cupidité des *fidalgos* qui voulaient empocher rapidement cinquante mille ou soixante mille *cruzados*, alors qu'un *fidalgo* « devrait pouvoir en trois ans se contenter de deux ou trois mille *cruzados* ». Lorsqu'il avait conseillé au capitaine de Cochin, Dom Garcia de Noronha, de ne pas renvoyer le *Belém* au Portugal dans son état actuel, l'autre lui avait dit « que je ne devais pas m'adresser à lui à ce sujet car il ne m'avait pas demandé mon avis, et par conséquent je me tus et ne dis rien de plus⁵⁰ ». Les dommages étaient en partie imputables aux hauts responsables de l'équipage. Silvestro achève sa lettre ainsi : « Sire, le maître du *nao Belém* n'était pas l'homme pour un navire comme le *Belém*, car un navire comme le *Belém* a besoin d'un homme chevronné et versé dans les affaires maritimes, et Votre Altesse peut en trouver de nombreux au Portugal [...] et si vous ne les trouvez pas à Lisbonne, il faut les chercher à Porto, ou partout où ils peuvent se trouver. » En aucun cas le commandement de ces navires ne devait être donné à des hommes, ajoute-t-il, simplement parce qu'ils avaient versé des pots-de-vin (*por peyta*) pour les avoir.

La franchise et l'irrévérence de Silvestro lui valurent quelques admirateurs durant la campagne d'Hormuz de

1515, lors de laquelle ses deux frères et lui se virent manifestement confier le commandement des vaisseaux par Albuquerque. La campagne elle-même ne fut pas un grand événement du point de vue militaire, puisque les dirigeants de l'État insulaire se dégonflèrent face à la démonstration de force des Portugais. Cependant, le chroniqueur Gaspar Correia rapporte une anecdote amusante révélant bien l'esprit du commandant de galère corse. En chemin pour Hormuz, une partie de la flotte d'Albuquerque – dont les galères menées par le Corse – était restée à l'arrière du principal corps de vaisseaux, provoquant le mécontentement du gouverneur. La flotte fut obligée de ralentir, et Albuquerque réprimanda les capitaines retardataires qui en furent naturellement intimidés. À cette occasion, il fit aussi une remarque sarcastique, déclarant qu'il ne comprenait pas pourquoi « le Roi, notre maître, avait une telle confiance en ces étrangers corses [*os estrangeiros corcezes*] ». Silvestro décida alors de montrer de quoi il était capable et, au lieu de se laisser impressionner, simula une attaque contre le *nao* du gouverneur avec ses galères. Tel que Correia le décrit, « le Corse, armé d'armes blanches, avec son casque et son plumet, et une épée dans chaque main », surgit sur le pont et proclama représenter la flotte du roi Bacchus. Il demanda alors un tonneau de vin du *nao* du gouverneur pour ses hommes⁵¹. Amusé par cette comédie, Albuquerque lui accorda le tonneau ; le contenu fut immédiatement consommé, et le tonneau vide jeté par-dessus bord⁵².

Comme chacun le sait, Albuquerque mourut alors qu'il rentrait de l'expédition, et son régime prit fin. Nous trouvons dans les archives, à l'adresse de Dom Manuel, une lettre de Silvestro au ton un peu abattu, écrite à Cochin peu après l'expédition, au début du mois de janvier 1516⁵³. Dans cette lettre, Silvestro avertit le roi que « certains hommes, pour se venger d'Afonso d'Albuquerque » projettent de « détruire

Goa ». En outre, le renvoi de Francesco Corbinelli du poste de *feitor* de Goa lui semble ne rien augurer de bon. Le Corse met aussi en garde contre des tentatives tendant à rompre le traité de paix signé par Albuquerque avec le souverain de Calicut, car cela n'aurait que des effets négatifs sur la réputation des Portugais. « Il me semble, ajoute-t-il, que tous vos officiers n'ont pas d'autre obsession que de défaire ce que d'autres ont fait, sans en mesurer les conséquences. » À cette critique implicite du nouveau gouverneur, Lopo Soares de Albergaria, s'ajoute un principe plus général : dans divers établissements, il conviendrait de maintenir la distinction entre le poste de capitaine et celui de facteur, et les capitaines ne devraient pas être autorisés à se mêler des affaires financières, ou à donner un sauf-conduit (*seguros*) aux navires. Silvestro le dit par le biais d'une sorte d'aphorisme : « On ne devrait pas mélanger la guerre et le commerce [*nam aveys de misturar a gera na mercadaria*]. » Mais il était un peu trop tard pour que l'*Estado* pense en ces termes.

Durant les années suivantes, la figure de Silvestro se fait plus rare, mais il réapparaît de temps à autre dans les chroniques. Il semble poursuivre ses activités en tant que capitaine de la *galé grande*, patrouillant le long des côtes du Konkan et du Malabar. Les archives conservent encore une autre lettre adressée à Dom Manuel, comme toujours non datée, et de nouveau sans mention explicite de l'endroit où elle est écrite ; cependant, des preuves circonstancielles suggèrent qu'elle a été composée durant le gouvernement de Lopo Soares. Elle commence par avertir le roi portugais du besoin pressant de préserver son amitié avec le souverain de Cochin, qui est de plus en plus mécontent (*muyto anojado*) des Portugais. Après tout, « c'est lui qui répare vos navires et les approvisionne, et si d'aucuns vous écrivent pour vous affirmer le contraire, ils ne sont pas vos amis⁵⁴ ». Vient

ensuite une section à propos du royaume du Gujarat, dont le souverain est réputé « le plus puissant roi de ces régions en biens et en trésor, ainsi qu'en navires ». Il estime la flotte du Gujarat à cinq cents navires de différentes tailles. Le royaume est aussi abondamment pourvu en marchandises et compte de nombreux marchands fortunés ; en outre, en plus des textiles et des céréales alimentaires, le salpêtre du Gujarat, dont les Portugais ont besoin pour fabriquer la poudre à canon, est d'une importance stratégique toute particulière. Malgré les difficultés rencontrées avec Malik Ayaz de Diu (« qui était votre très grand serviteur ici, mais me semble maintenant être votre ennemi »), Silvestro souhaite que les Portugais n'attaquent pas les navires du Gujarat au simple prétexte qu'ils transportent du poivre ; après tout, s'ils le font, c'est avec la connivence d'officiers portugais. Enfin, le Corse fait un certain nombre de remarques sur l'état des chantiers navals de l'*Estado*. Il prévient le roi que de nombreux produits de base comme la poix, la houille, les mâts et les revêtements sont si chers en Inde qu'il est préférable de les faire venir du Portugal. Il se soucie aussi de la qualité des artisans, qui « ne valent rien » (*nom valem nada*) en Inde ; il va jusqu'à suggérer que des esclaves de Guinée pourraient être formés dans la *ribeira* de Lisbonne pour devenir tonneliers, calfats et forgerons, puis envoyés en Inde pour travailler sur les chantiers navals et à l'arsenal (*taracena*).

Certains éléments indiquent qu'à la fin de l'année suivante, 1518, Silvestro n'était plus en vie. C'est ce qu'une longue lettre adressée au roi par son frère Piero, écrite à Cochin en novembre 1518, laisse supposer. Piero était rentré au Portugal après 1515, mais il était revenu en Inde en septembre 1518 avec le nouveau gouverneur Diogo Lopes de Sequeira. Une grande partie de sa lettre présente des remarques critiques à propos de Lopo Soares et des mauvais

effets de son gouvernement. Les habitants de Goa, note-t-il, « sont volés et plus tyrannisés qu'[ils ne l'étaient] sous les Maures par les collecteurs que Votre Altesse y a envoyés il y a trois ans, parce qu'ils arrivent sans un sou [*vintém*] du Portugal, et ne se satisfont même pas de vingt mille *cruzados* mais veulent remporter toute l'Inde sur leurs dos⁵⁵ ». En outre, tout le monde savait que « Lopo Soares revenait des détroits [la mer Rouge] en ayant perdu tous les gens qu'il avait emmenés avec lui, et [que] la flotte était complètement dispersée ». Diogo Lopes, rapporte-t-il, faisait alors de son mieux pour prendre les choses en main, mais la lutte était difficile, compte tenu de la qualité des hommes – souvent jeunes et inexpérimentés – qu'il avait amenés avec lui. Si seulement les Portugais pouvaient être comme les Vénitiens, qui envoyaient des hommes en mission pour dix ou douze ans avant de leur confier de réelles responsabilités ! Piero fait aussi remarquer la piètre qualité des matelots et marins arrivés par la dernière flotte, qui sont tous « des muletiers et des petits rats » ayant payé pour monter à bord des navires, et non des hommes d'expérience. Il conclut : « L'homme à qui confier la charge de commandement de ces gens en Inde, Sire, devrait être un second Sylvestre Corço sachant reconnaître ceux qui sont doués pour la mer, et pouvant distinguer les bombardiers aptes à vous servir de ceux qui devraient être mis en examen. »

La dernière mention des activités de Silvestro nous vient en fait de Gaspar Correia, alors que ce dernier restitue les suites de la désastreuse expédition de Lopo Soares dans la mer Rouge, en 1517. Des rumeurs concernant l'expédition avaient rapidement gagné l'Inde, notamment une selon laquelle les Portugais avaient fait preuve d'un manque évident de courage face aux Ottomans. Il se trouve qu'une flottille de galères portugaises comprenant celle de Silvestro avait jeté l'ancre au port de Chaul pour se ravitailler en

eau. Là, des marchands locaux musulmans avaient moqué leur manque de tripes, et une bagarre générale avait éclaté. Profitant de la confusion, les galériens musulmans du navire de Silvestro s'étaient soulevés et avaient tué certains des contremaîtres. Furieux, le Corse, nous dit Correia, avait non seulement écrasé la rébellion d'une main de fer, mais fait payer le prix fort aux mutins : certains avaient eu le nez et les oreilles coupés, et d'autres avaient été pendus sur la dunette du navire. À son retour à Goa, le gouverneur Lopo Soares lui avait apparemment reproché son intempérance, « mais, poursuit Correia, le Corse lui répondit avec hardiesse et lui dit qu'il pouvait confier la galère à la personne de son choix et lui donner la permission de rentrer au Portugal, où le roi le récompenserait comme il le méritait⁵⁶ ». La légende du Corse continua de se développer durant les années suivantes ; on attribuait notamment à son génie la construction de la superbe *nau Santa Catarina do Monte Sinai*, mise à l'eau au chantier naval de Cochin en janvier 1517. Curieusement, un autre personnage revendiquerait aussi la paternité du navire : l'éternel rival de Silvestro, António Real, une figure importante du milieu politique de Cochin tout au long de ces années⁵⁷. Quelques informations nous sont en outre encore fournies par ses frères. Anatalião de Bachão apparaît de nouveau dans les archives en 1519 et 1521 avec le titre de *fidalgo escudeiro*, recevant un traitement de la couronne, pour partie en récompense des services de son frère (ce qui laisse de nouveau entendre que Silvestro n'est plus). En 1535, il figure toujours dans la liste des résidents de Goa, et Gaspar Correia note qu'au début des années 1540 il occupe le poste d'*escrivão da feitoria* dans cette cité, apparemment payé par un subside qu'on lui avait accordé en 1524⁵⁸. D'autres Corses apparaissent encore de temps à autre dans les registres, parfois en lien avec les galères, parfois avec

d'autres fonctions maritimes, sans jamais atteindre l'importance ou l'influence de Silvestro⁵⁹.

III

Contrairement à tant d'autres États européens – le Portugal, la France, l'Angleterre, les Pays-Bas et même le Danemark –, les cités-États italiennes de la première modernité n'ont jamais fait d'effort concerté pour constituer une puissance commerciale et militaire en Asie du Sud. Si elles projetaient leur puissance, c'était en Méditerranée et dans l'Atlantique. Malgré les avantages précoces dont les Italiens ont joui dans la région sud-asiatique à partir du XIII^e siècle, ils se sont contentés d'y jouer un rôle secondaire, intervenant à titre individuel à travers les structures des autres États européens dominants. Leur intervention pouvait être commerciale, missionnaire ou même militaire. L'attention des savants s'est surtout concentrée sur les missionnaires et les intellectuels – par exemple Andrea Corsali, Filippo Sassetti, Roberto de' Nobili et Pietro della Valle –, puis sur les marchands, des Florentins du début du XVI^e siècle à des hommes comme Cesare de' Federici ou Gasparo Balbi, plus tard, durant le même siècle⁶⁰. Le XVII^e siècle apporte lui aussi son lot d'Italiens, surtout des médecins, et parfois des soldats, jusqu'au superbe et picaresque personnage du Vénitien Niccolò Manuzzi, mort sur la côte du Coromandel vers 1720 après avoir erré en Inde pendant quelque six décennies⁶¹.

Il serait peut-être utile de produire, un jour, un dictionnaire biographique de ces Italiens de la première modernité, dont les effectifs se montent sans doute à plusieurs dizaines pour les siècles courant de 1500 à 1800. Y figureraient notamment les nombreuses personnes enterrées

au cimetière chrétien d'Agra, comme Bernardino Maffei, Girolamo Veroneo et Hortensio Bronzoni, et, à la fin du XVIII^e siècle encore, l'étrange figure de Michele Filose, le mercenaire napolitain fondateur d'une véritable dynastie au service des Sindhias de Gwalior⁶². L'objectif de cette brève analyse n'est pas de produire un compte rendu exhaustif de cette sorte, mais plutôt de suggérer que les liens entre l'Italie et l'Inde peuvent, au terme du « grand désenclavement » mongol des années 1250-1350, prendre des formes variées et inattendues. Et pour certains, nous entraîner en Corse, comme le montre le cas de Silvestro de' Baccioni et de ses frères. D'autres encore pourraient nous entraîner dans les colonies génoises de la Méditerranée orientale comme Chios⁶³. Mais c'est une autre histoire, qui nous conduirait, à son tour, vers une autre « histoire connectée ».

LES DÉÇUS DE L'EMPIRE

1515-1530*

*Vānikañ ceyvārkkku vānikam pēniṭ
pīravum tamaṭṭōṛ ceyiṇ*

Le marchand dont le commerce prospère
Est celui qui traite avec les autres comme
avec lui-même.

Valluvar, *Kural*, vers n° 120.

En considérant les écrits récents sur l'océan Indien de la première modernité, il est difficile de se mettre d'accord sur les ouvrages représentant un tournant historiographique. Cependant, en laissant de côté certaines monographies centrales, on peut dire que la parution, en 1979, d'un numéro spécial de la revue française *Archipel*, intitulé « Commerce et navires dans les Mers du Sud », marque l'un des grands moments de cette historiographie. Cette entreprise collective, rassemblant dix-sept articles, a en effet exercé une influence profonde, directe et indirecte, sur plusieurs historiens du monde commercial de l'Inde et de l'océan Indien¹. On trouve par ailleurs dans ce numéro

* Je tiens à remercier A. R. Venkatachalapathy pour l'aide qu'il m'a apportée pour déchiffrer le texte tamoul de la lettre présentée dans ce chapitre.

un assortiment intéressant d'auteurs – des chercheurs chevronnés comme Charles Boxer et l'historien jésuite Hubert Jacobs comme des personnes relativement nouvelles dans le champ. À cette époque, une génération entière de savants se détournait des décolonisations indienne et indonésienne, mais, malgré tout, l'étude de l'Asie maritime des xvi^e et xvii^e siècles semblait toujours profondément marquée par le paradigme de l'« expansion européenne » contre lequel Boxer lui-même et Holden Furber luttèrent, quoique sans doute trop gentiment². Il apparaissait clairement alors à tous les historiens, même aux plus conservateurs, que les Européens n'étaient jamais qu'une petite minorité numérique dans le commerce maritime de l'Asie de cette période. Mais une minorité qui écrivait beaucoup, et de manière un peu trop intelligente, qui voulait toujours être sous les feux de la rampe, si bien que tout semblait toujours tourner autour de Gama et Albuquerque, Coen et Van Diemen, Clive et Hastings. Il n'y avait manifestement aucune raison de proposer un « nettoyage ethnique » des archives, de les débarrasser de toute influence européenne pour les rendre « purement » asiatiques. Personne n'avait encore prononcé la formule accrocheuse « provincialiser l'Europe » ; et pourtant, comment faire pour rétablir l'équilibre et redonner leur place aux « réseaux de commerce asiatiques » oubliés³ ?

À la parution du volume d'*Archipel*, près de dix-sept ans s'étaient écoulés depuis la publication d'un ouvrage assez important relatif à l'histoire maritime de l'Asie du Sud-Est de la première modernité : celui de Marie Antoinette Petronella Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630 (Le Commerce asiatique et l'influence européenne dans l'archipel indonésien entre 1500 et 1630, La Hague, 1962)*. Ce livre, quoique peut-être dépourvu

de l'élégance stylistique de Boxer, de son usage gracieux de la langue (il s'agit après tout d'un honnête travail de traduction du néerlandais vers l'anglais, réalisé par un certain M. B. Quast), marque à bien des égards le passage à l'âge adulte des écrits historiques sur les interactions commerciales euro-asiatiques entre 1500 et 1800, et ce pour plusieurs raisons⁴. Premièrement, l'ouvrage s'appuie, tout en les rénovant, sur les idées de l'historien et sociologue de la génération précédente Jacob Van Leur (et dans une moindre mesure de B. J. Schrieke) concernant la résistance des réseaux de commerce asiatiques de la période, tout en rejetant la propension de cet auteur à ne voir dans le marchand asiatique qu'un simple « colporteur ». Van Leur n'avait probablement jamais mis le nez dans les archives, mais il a travesti avec une grande créativité les publications de divers auteurs – dont celles de l'historien britannique colonial W. H. Moreland – d'une manière que ces derniers auraient difficilement pu se figurer⁵. Meilink-Roelofs, en revanche, était archiviste de profession, et elle a consulté non seulement les archives hollandaises de la *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (ou VOC, c'est-à-dire la Compagnie hollandaise des Indes orientales), mais aussi les sources portugaises publiées entre les années 1850 et les années 1930 par des éditeurs zélés comme Rodrigo José de Lima Felner (1809-1877), Raimundo António de Bulhão Pato (1828-1912) et leurs disciples et associés.

Deuxièmement, cet ouvrage de 1962 marque pour ainsi dire la propre renaissance de Meilink-Roelofs en tant qu'historienne. Quelque deux décennies plus tôt, en 1943, elle avait publié un premier livre intitulé *De vestiging der Nederlanders ter kust Malabar (L'Implantation hollandaise sur la côte du Malabar)*, un travail désormais peu lu (s'il l'a même jamais été), relevant d'une immersion quasi complète dans la conception traditionnelle de l'« expansion

européenne » (et marqué par l'ignorance correspondante du contexte local et régional). Au moment de la parution de son second livre, Meilink-Roelofs s'était débarrassée des oripeaux de cette histoire eurocentriste étriquée et du lourd héritage des historiens précédents comme Heert Terpstra et Lucas Kiers⁶. En d'autres termes, contrairement à de nombreux autres historiens néerlandais de la même génération (et même de la génération suivante, et de celle d'après encore), elle a réussi à tourner la page de la décolonisation pour reconceptualiser ce que l'histoire de l'Asie du Sud-Est maritime avait pu être au-delà des récits restreints et téléologiques du triomphe des vertus du protestantisme ou de l'« avènement du capitalisme » – un capitalisme au goût de rollmops, à n'en pas douter. Bien sûr, cet ouvrage s'appuie encore beaucoup sur les archives européennes, mais on peut dire qu'il a ouvert la voie à la génération suivante de chercheurs, tout à fait bigarée : Sinnappah Arasaratnam, Ashin Das Gupta, Arun Dasgupta, John E. Wills et Barbara et Leonard Andaya ont tous fréquenté les *Algemeen Rijksarchief* (aujourd'hui les *Nationaal Archief*) et fait un usage très créatif des documents de la compagnie hollandaise⁷.

Pour plusieurs raisons, dont certaines sont assez évidentes, le travail de Meilink-Roelofs n'a pas reçu beaucoup d'attention au Portugal⁸. Après tout, il était publié en anglais et relativisait assez largement la présence portugaise dans l'océan Indien, tout en insistant sur la nécessité d'utiliser les matériaux portugais (et surtout hollandais) pour examiner équitablement l'histoire des réseaux commerciaux asiatiques – sujet qui n'était pas vraiment à la mode au Portugal en 1962. En outre, fait intéressant, il réfutait aussi l'idée absurde d'une « Époque Vasco de Gama » dans l'histoire asiatique – une notion qui a pourtant eu davantage de vies que n'importe quelle

incarnation connue de *Felix domestica*. Cependant, deux ans après sa parution, un jeune chercheur portugais écrivit (sans le publier) un ouvrage qui allait lui aussi avoir un impact retentissant sur l'historiographie des interactions euro-asiatiques. Il s'agit du mémoire de licence (ou *tese de licenciatura*) de Luís Filipe F. R. Thomaz, préparé à l'université de Lisbonne sous la direction de Virgínia Rau, et intitulé *Os Portugueses em Malacca, 1511-1580* (*Les Portugais à Malacca, 1511-1580*)⁹. C'est un travail colossal, en deux volumes, ne laissant rien paraître du jeune âge de son auteur, et sa principale contribution – comme son auteur l'admettra volontiers aujourd'hui – ne se trouve pas dans le premier volume (présentant surtout un récit historique des engagements militaires et des affaires administratives), mais dans le second, où il procède à l'exhumation et à la transcription d'une masse de documents jusque-là inutilisés, conservés dans les archives portugaises, et plus particulièrement dans la collection de la Torre do Tombo. Si Meilink-Roelofs z allumé une sorte de feu d'artifice, le travail de Thomaz ressemble de fait à une petite bombe à retardement avec laquelle de nombreux chercheurs postérieurs (ses étudiants, mais aussi d'autres, y compris moi) doivent rivaliser pour formuler des interprétations innovantes. Comme cet ouvrage n'a jamais été publié dans sa totalité (une partie importante, *De Malaca a Pegu : Viagens de um feitor português, 1512-1515* a paru en 1966), nous sommes encore, en quelque sorte, en train d'essayer de digérer le contrecoup de cette intervention pour réinterpréter l'histoire de Malacca et de son vaste réseau au xvi^e siècle¹⁰. Meilink-Roelofs z aurait probablement produit un livre assez différent si elle avait eu accès à cette vaste et inédite collection de documents¹¹.

Ce chapitre est destiné à présenter, traduire et expliciter le contexte de l'un d'eux : une lettre de la collection du *Corpo Cronológico* (ou corpus chronologique) de la Torre do Tombo de Lisbonne, écrite par, ou plutôt de la part de marchands tamouls de Malacca au roi portugais Dom João III, en 1527. Cette lettre était déjà connue de l'omniscient savant jésuite Georg Schurhammer ; voici dans quels termes elle est répertoriée dans son *Quellen* (1932, réimprimé en 1962), sous le numéro Nr. Q 109 (datée 10.09.1527) :

Malacca. Marchands Kling au roi. CC I-37-84 O[riginal].
 Ml. Gomez écrit au nom de Bendara et Nyna Curyadeva, Nyna Paão, Nyna Gudam, Nyna Sola, Nyna Mudi et tous les marchands. Louange à Jorge Cabral ; les Chinois et les Pégus sont de nouveau là « après de nombreuses années » ; mais nos esclaves peuvent devenir chrétiens, ce qui est très nocif. Conquête de Bintam pour les Portugais par Mascarenhas, qui réjouit Malacca. (Signatures tamoules)¹².

Le terme « Kling » ou « Keling » était alors (et est toujours) utilisé dans le monde malais pour désigner les locuteurs du tamoul originaires de la côte du Coromandel, au sud-est de l'Inde, c'est-à-dire le Benua Keling de la géographie malaise – étymologiquement lié au terme « Kalinga » (la région indienne de l'Odisha). Le secteur de Malacca où résidaient ces colons – généralement des marchands au xvi^e siècle – était connu comme le Kampung Keling, et situé dans une partie de la ville appelée Upeh, sur la rive droite du fleuve Malacca. Un peu plus tard, déjà au xvii^e siècle, les marchands tamouls musulmans de la péninsule malaise seront désignés par un autre terme, « Chulia », probablement dérivé de « Cholamandalam », d'après le

nom donné à la région de l'importante dynastie tamoule des Cholas¹³.

La principale source pour comprendre quelle place les Kelings de Malacca occupaient au début du xvi^e siècle est bien sûr l'inestimable – quoique parfois énigmatique – *Suma Oriental* de Tomé Pires (écrite vers 1514-1515) ; on peut la lire avec quelques autres documents contemporains comme les lettres du premier capitaine portugais de Malacca, Rui de Brito Patalim, et celles des capitaines et facteurs portugais comme Jorge Cabral et Pêro Barriga, dans les années 1520. Ces documents incluent les matériaux déjà publiés analysés par Meilink-Roelofs puis mis en relation avec un corpus de documents d'archives beaucoup plus vaste par Thomaz. La discussion sur les Kelings est disséminée dans plusieurs parties de la *Suma Oriental*. On en trouve une section importante quand Pires se penche en détail sur les différentes régions commerçant avec Malacca et les négociants originaires de ces régions. Il commence par l'Asie occidentale, « Le Caire, La Mecque et Aden », puis passe à une considération détaillée sur le Gujarat et les marchands et produits de cette région, avant d'en venir à l'Inde du Sud-Est. Il écrit à propos de cette dernière région :

Ces Malabares font société à *Bonua Quelim*, c'est-à-dire Choromamdell et Paleacate, et ils viennent [à Malacca] en compagnies, mais leur nom [y] est Quelins et non Malabares. Choromamdell et Paleacate et Naôr [Naguru], ceux-là sont les ports de la côte. Au Choromamdell, le premier est Caille [Koyal] et Calicate [Kilakkarai], Adarampatanam [Atiramapattinam], Naor [Naguru], Turjmalapatam [Tirumalapattinam], Carecall [Karaikkal], Teregampari [Tarangambadi], Tirjmalacha [Tirumulaivasal], Calaparaao [?], Conimiri [Kunjimedu], Paleacate¹⁴.

Tous ces ports sont identifiables sauf un (peut-être « Kalapadu ») qui, d'après sa place dans la liste, devait se trouver plus ou moins dans la zone de Cuddalore et pourrait même être une déformation de ce dernier nom. Pires indique clairement que le commerce du pays tamoul vers Malacca était centré sur le port de Pulicat (« Paleacate », ou Palaverkadu, au nord de Madras), tandis que sa référence au « Choromamdell » est plus ambiguë. Il a très peu à dire sur les ports situés plus au nord dans les deltas des fleuves Krishna et Godavri, qui allaient jouer un rôle de plus en plus important au cours du XVI^e siècle.

Outre cette description géographique, Pires accorde donc aussi une certaine attention aux grands marchands kelings de Malacca ; il décrit en particulier les activités de deux d'entre eux. Le premier est un certain « Nina Chatu » ou Setu Nayinar, qui porte l'important titre administratif de *bendahara* après la conquête portugaise de 1511. Il meurt finalement – probablement en se suicidant – au cours de la seconde moitié de l'année 1514. Pires était vite entré en conflit avec lui et le dénonce dans une lettre adressée au gouverneur Albuquerque datée de janvier 1512 : « Le *bemdara* est pire que l'enfer, un *chatim* [marchand] qui oppresse tout le pays ; si vous l'approchez pour le trésor du Roi [*fazenda del-Rey*], vous n'obtiendrez aucune aide de sa part ; aucun *chatim* n'entre dans le comptoir parce que tous le craignent, et il n'obéit à aucun Portugais¹⁵. » Pourtant, en décrivant sa mort à la toute fin de la *Suma Oriental*, Pires adopte un ton très sombre : « Il faut que chacun sache que le Roi notre Seigneur a perdu davantage par la mort du *Bemdara* que ses propres fils ont perdu, car il était un serviteur sincère et loyal de Son Altesse. » À quoi il ajoute : « Je déclare ici que la mort de Nina Chatuu rend nécessaire la présence de deux cents Portugais supplémentaires à Malacca pour la défendre¹⁶. »

Il est possible de reconstituer une bonne part des activités commerciales de Setu Nayinar entre 1511 et 1514. Nous savons désormais qu'« en 1513-1514, il envoya deux jonques [*juncos*] au Siam, une au Bengale, et un *pan-jajab* à Palembang [sur l'île de] Sumatra, équipés à ses propres frais ; [et] en partenariat avec la couronne portugaise, une jonque [*junco*] à Pegu, une autre en Chine – le premier bateau portugais à atteindre la Chine – et une troisième sur la côte du Coromandel. Un peu plus tôt, il avait envoyé une jonque [*junco*] à Banda et Ternate, équipée en partenariat avec son ami Rui de Araújo, le premier facteur de Malacca¹⁷ ». Toutefois, la mort (ou le suicide) de Setu Nayinar oblige encore à s'interroger sur les rapports des Portugais avec les Kelings de Malacca. Quelle était exactement la nature de la relation entre le nouveau pouvoir portugais et les marchands tamouls de Malacca ? Était-elle apaisée ou plutôt tumultueuse ? Les deux alliés entretenaient-ils une relation de confiance ou étaient-ils rivaux ? Pourquoi Setu Nayinar s'est-il suicidé environ trois ans après la conquête de la ville par Afonso de Albuquerque s'il était un partenaire commercial de la couronne portugaise, ainsi qu'un ancien ami du second plus important officier portugais de Malacca (et d'autres, comme João Viegas) ?

La carrière du deuxième grand marchand keling brièvement mentionnée par Pires peut nous aider à répondre à ces questions. Ce marchand est un certain Suryadeva Nayinar, dont on peut suivre les activités commerciales sur près de deux décennies après la conquête portugaise. Voici comment l'historiographie récente décrit ses activités, utilisant le récit de Pires mais aussi les registres du comptoir de Malacca : apparemment, Suryadeva contrôlait le commerce entre Malacca d'un côté, et Banda et Maluku de l'autre, avec un certain Patih Yusuf de Geresik (à Java).

Probablement plus riche que son homologue javanais, le magnat keling envoyait peut-être quelque huit *juncos* par an vers l'Indonésie orientale, et commerçait en outre avec la Chine et d'autres régions orientales. Alors que Setu Nayinar se concentrait pour l'essentiel (mais pas exclusivement) sur le commerce du textile et du riz dans les ports et régions du littoral du golfe du Bengale – le Bengale lui-même, Pegu et le Coromandel –, Suryadeva avait quant à lui, de toute évidence, un penchant particulier pour les épices fines, à savoir les clous de girofle, la noix de muscade et le macis. Nous savons aussi qu'à l'occasion de certains de ces voyages ses agents acheminaient des produits portugais et recevaient même en prêt de l'artillerie provenant de l'arsenal de la forteresse pour leur protection.

Nous reviendrons sous peu sur ces personnages, et d'autres, notamment un certain Kuniyappan Nayinar. Mais avant cela, penchons-nous brièvement sur les débuts de la présence des marchands tamouls en Asie du Sud-Est¹⁸. Bien sûr, étant donné la proximité et la facilité de la traversée, tout porte à croire que les contacts maritimes entre le Sri Lanka, l'Inde du Sud-Est et la pointe nord de Sumatra remontent à un passé très ancien. Pourtant, il n'existe à Sumatra ou dans la péninsule malaise aucune preuve concrète d'une présence tamoule mercantile durant l'Antiquité. Y. Subbarayalu et feu Noboru Karashima ont récemment rassemblé les premiers éléments confirmant cette présence, c'est-à-dire, pour l'essentiel, des inscriptions sur pierre datant de l'époque médiévale¹⁹. D'après leur étude, on trouve des traces de l'activité de marchands tamouls au nord de Sumatra (dans la région de Barus) et dans la péninsule malaise à partir du XI^e siècle, puis en Chine, jusque dans le port de Quanzhou dans la province du Fujian, dans la seconde moitié du XIII^e siècle, à l'époque de la dynastie mongole Yuan. L'inscription de

Barus (ou Lobu Tua) date de 1088 et signale la levée d'une taxe en or sur chaque bateau commerçant dans le port, déterminée à partir du prix du musc (*kastūri vilai*). Parmi les bénéficiaires de cette taxe figure un notable appelé le « Nattu Chettiyar », également qualifié de *nakara senāpati* ; les personnes organisant la levée sont un corps collectif, les « Cinq cents des Mille Directions », souvent dénommé Ainnurruvar ou Nanadesi dans la littérature. Le terme *marakkala nāyana* s'applique aux capitaines de navires, ce qui amène à penser que *nāyana* a un sens à peu près semblable à l'appellation perso-arabe *nākhudā*²⁰. Une inscription légèrement postérieure de la même vaste région (Neusu Aceh), non datée mais attribuable au XIII^e siècle, présente un contenu plus obscur, mais certains éléments lisibles (notamment *nam-makkal*, « notre peuple ») suggèrent qu'elle émane elle aussi d'un corps collectif similaire et concerne une levée de taxe. Quant à l'inscription de Quanzhou, elle est datée de 1281 et a été retrouvée dans un temple dédié à Shiva (qui n'existe plus aujourd'hui). Nous ne trouvons dans cette inscription aucun nom se rapportant à un corps collectif de marchands, mais celui d'un seul marchand, Sambanda Perumal, qui était apparemment un mécène du temple. Enfin, une inscription du XIII^e siècle présentant un mélange de sanskrit et de tamoul et provenant d'un temple vishnouite de Pagan (Birmanie) fait référence à un marchand, Kulasekara Nambi de Kodungallur (Cranganore, au Kerala), et indique que le temple lui-même était celui du Nanadesi.

Quoique fragmentaires, ces matériaux sont importants, et ce pour plusieurs raisons. Pour commencer, ils ne corroborent pas l'idée, répandue par le passé, selon laquelle ces marchands représentaient une forme d'expansion « impériale » indienne en Asie du Sud-Est et au-delà, telle une sorte de thalassocratie. De fait, les marchands

mentionnés dans ces inscriptions semblent n'avoir de relations concrètes qu'avec les autorités politiques locales ou régionales et n'invoquent pas celles de l'Inde du Sud. En outre, la principale forme de vie collective semble se faire entre les marchands eux-mêmes, ce qui a amené certains chercheurs à parler, pour le meilleur ou pour le pire, de « guildes » ; quelques autres inscriptions de Java et de Thaïlande témoignent de la présence d'autres collectifs marchands en plus de l'Ainnurruvar ou de Nanadesi, notamment le Manigramam et le Senamukam. Comme nous le verrons, ces structures ne semblent plus exister dans l'Asie du Sud-Est du *xvi^e* siècle. Enfin, quoique les cultes vishnouite et shivaïte apparaissent dans ces inscriptions, nous ne pouvons pas dire grand-chose de la caste ou de la religion de ces groupes de marchands. Nous ne pouvons pas non plus déterminer si des marchands tamouls musulmans concouraient à ces collectifs. En outre, des marchands d'autres régions d'Inde du Sud, et même du Sri Lanka, ont pu prendre part à ces activités.

Dans un article important (bien qu'un peu spéculatif) publié en 1965, feu Burton Stein a suggéré que ces « guildes de marchands », qui avaient prospéré sous les Cholas et les Hoysalas, avaient été détruites par l'expansion de l'empire de Vijayanagara au cours du *xv^e* siècle²¹. Stein pensait notamment à cette époque (il est en partie revenu sur ce point plus tard) que les précédentes entités politiques de la région se caractérisaient, dans les zones rurales comme dans les zones urbaines, par de forts liens de solidarité horizontaux ou corporatifs, et que la période de domination du royaume de Vijayanagara était plus clairement marquée par une sorte de pénétration verticale du pouvoir de l'État dans la société²². Selon lui, cela avait conduit à la dissolution non seulement des « guildes de marchands », mais aussi d'autres formes d'organisation collective, et avait concomitamment

favorisé l'essor de grands entrepreneurs. Des travaux de recherche récents ont remis en cause cette belle chronologie en montrant que de grands entrepreneurs existaient déjà sous les Hoysalas et servaient d'intermédiaires efficaces entre « le monde de la cour et le marché²³ ». Néanmoins, ces entrepreneurs appartenaient encore visiblement à des groupes comme l'Ainnurruvar, alors qu'à la fin du xv^e siècle cela n'était peut-être plus le cas.

Quoi qu'il en soit, les marchands kelings de Malacca entrés en contact avec les premiers Portugais arrivés à cet endroit faisaient partie d'un paysage commercial complexe qu'il est possible de reconstituer. Même si Tomé Pires exagère la gloire commerciale de Malacca pour servir ses propres vils intérêts, il est évident que la ville pouvait s'enorgueillir d'accueillir une très grande diversité de marchands issus de différents horizons. On y rencontrait notamment des Chinois du Fujian et du Guangdong, des ressortissants des îles Ryukyu, des Moluquois, des négociants de Java et du continent sud-est asiatique, des marchands de Sumatra, et d'autres, participant aux réseaux commerciaux reliant Malacca à Pegu (en Birmanie inférieure), au Bengale, au Coromandel, au Sri Lanka, au Kerala, au Gujarat, aux Maldives et à l'Asie occidentale. Parmi eux, il nous semble que les Tamouls et les Gujaratis dominent à la fois du fait de leur nombre et du fait de leur puissance économique et politique. En outre, le récit officiel portugais (qui n'est pas complètement absurde) rapporte qu'au moment de la conquête de Malacca par les Portugais les marchands gujaratis quittèrent le port en grand nombre alors que la plupart des marchands tamouls y restèrent ; il est possible que certains de ces marchands tamouls (comme Setu Nayinar) aient déjà soutenu les Portugais avant la conquête, et aient par conséquent été bien placés pour tirer parti de la situation. Si c'est bien le cas, on ne peut pas expliquer cela entièrement par la

religion, car si de nombreux Gujaratis étaient musulmans, ils ne l'étaient pas tous, et la population tamoule présentait elle aussi un mélange d'hindous et de musulmans.

Si les grands marchands kelings comme Setu Nayinar ont cru, à la fin de l'année 1511, que le nouveau régime allait partager le pouvoir par un arrangement raisonnable avec eux, ils ont vite été détrompés. Au départ, les Kelings avaient beaucoup à offrir aux Portugais, et c'est ce qu'ils firent, notamment en partageant des informations commerciales cruciales lors de voyages entrepris « en commun » avec la couronne portugaise vers des ports comme Martaban et Pulicat. Mais les bénéfices de ces partenariats étaient voués à décliner, et une fois que les facteurs portugais eurent saisi certaines ficelles du métier il devint clair qu'ils allaient cesser, du moins dans leur forme initiale. En outre, la structure du pouvoir portugais était elle-même très fragmentée, et l'alliance étroite nouée par Setu Nayinar avec Rui de Araújo, par exemple, impliquait qu'après la mort de ce dernier il ne serait plus nécessairement très bien placé auprès des autres acteurs portugais. D'après Pires, il semblerait que le suicide de Setu Nayinar soit dû au fait que les autorités portugaises (incarnées par le capitaine Jorge de Albuquerque) avaient décidé en 1514 de confier son poste de *bendahara* à un notable malais (neveu et gendre du précédent sultan), 'Abdullah dit Raja de Kampar, à qui l'on conféra en plus le titre ostentatoire de « Mangkubumi » (Celui-qui-Tient-la-Terre). Ce successeur, « un jeune imprudent malais » (*moço e samdeu e malaio*) d'après Pires, ne resta lui-même pas longtemps en place ; on l'accusa de conspirer contre les Portugais, et il fut exécuté peu après, manifestement à la demande du nouveau facteur, Bertolameu Perestrelo (et peut-être aussi à l'instigation des fils de Setu Nayinar). Dans la Malacca des années post-1511, on ne se risquait donc

pas à entretenir une proximité avec le pouvoir sans une certaine appréhension.

Malgré tout, il semble qu'un certain nombre de Kelings réalisaient des profits durant ces années-là, en particulier ceux qui étaient associés aux *dusuns* (*dução* dans la version portugaise), de petits ou moyens domaines lucratifs gérés par des esclaves en bordure du cœur urbain de Malacca. Comme l'a noté Thomaz, « le chaos qui avait suivi la prise de la ville par Afonso de Albuquerque avait poussé de nombreux propriétaires à abandonner leurs *dusuns*. Ceux-ci furent repris par des marchands, pour la plupart des Kelings ou Tamouls qui avaient discrètement soutenu les Portugais et étaient demeurés dans la ville. Ils élargirent bientôt leurs droits de propriété aux esclaves qui travaillaient sur ces terres nouvellement acquises²⁴ ». Cette observation se fonde dans une large mesure sur une lettre de Francisco de Faria écrite en août 1517, peu après la mort de Jorge de Brito, capitaine de la ville²⁵. Mais nous pourrions également insister sur l'instabilité de la situation durant ces années-là. Dans la plupart des colonies portugaises de l'océan Indien – à Goa comme à Cochin ou à Malacca –, les années 1511-1530 sont marquées par l'émergence d'un nouveau groupe social qui va, à mesure que le siècle avance, jouer un rôle de plus en plus important : celui des *casados* ou colons bourgeois, des propriétaires portugais mariés sur place et revendiquant un statut spécial au regard de l'administration locale. Meilink-Roelofs écrit la chose suivante à leur sujet : « Les Portugais qui s'étaient mariés en Asie et s'y étaient installés (les *casados*) jouaient un rôle important dans l'organisation militaire, et de nombreuses forteresses n'étaient défendues que par eux seuls. Par opposition aux soldats célibataires sans rémunération fixe, leur pratique du commerce privé leur conférait une position économique qui leur permettait de subsister dans l'Asie du xvi^e siècle. Il était dans

leur propre intérêt de défendre l'autorité portugaise aussi longtemps que possible²⁶. » S'il était bien de leur intérêt de défendre l'entité portugaise face à des menaces extérieures, les *casados* jouaient en réalité un rôle beaucoup plus ambigu dans le fonctionnement d'une ville comme Malacca. Au fil du temps, ils en vinrent à constituer leur propre flotte de navires de commerce et à rivaliser ainsi à la fois avec les intérêts commerciaux de la couronne et avec ceux des marchands asiatiques – qui, après tout, les avaient précédés dans le négoce avec Malacca. Ils firent pression pour obtenir des concessions de la couronne et obtinrent satisfaction, mais ils ne s'interdirent pas pour autant de commercer avec les ennemis de Malacca ; on trouve par exemple des *casados* à Sumatra, dans le port en pleine expansion d'Aceh, durant les décennies du milieu du siècle. La croissance de la population de colons portugais n'a sans doute pas contribué à l'harmonie des intérêts commerciaux des Kelings et des *casados* de Malacca²⁷.

Dès 1525, les *casados* de Malacca firent campagne auprès du roi Dom João III pour faire valoir leurs exigences. Ils réclamaient notamment des droits sur les *dusuns* revendiqués par les Kelings, et le conflit finit par s'envenimer. C'est dans ce contexte que le nouveau capitaine Jorge Cabral intervint en 1526-1527 et fit dresser une sorte de cadastre de ces domaines. Il est important ici, pour avoir une idée précise de la nature de leurs demandes, de leurs plaintes et de leurs menaces, de considérer la lettre écrite par les *casados* en août 1525. Voici comment cette lettre commence :

Seigneur,

Les colons [*moradores*] de votre très peuplée forteresse et noble cité de Mallaca font savoir à Votre Altesse qu'il s'est maintenant écoulé quinze ans depuis l'époque où ladite ville a été conquise par la force des armes, prise

durant laquelle la plupart d'entre nous étaient présents, et nous nous sommes mariés dans ladite ville pour rendre service à Dieu et à Votre Altesse, et nous avons amené nos femmes qui étaient infidèles [*que eram emfiéis*] à la Sainte Foi Catholique, et ainsi nous les avons endoctrinées comme la Sainte Mère Église de Rome nous l'ordonne, et de cette manière nous avons agi pour conserver la paix et l'amitié avec ledit peuple du pays, et ainsi nous avons contribué durant tout ce temps à [la] soutenir et à combattre contre nos ennemis nuit et jour, sur la mer et sur la terre, utilisant les *paraos* et les *manchuas* et les *lamcharas*, souffrant nous-mêmes de nombreuses blessures dont beaucoup de sang s'est répandu²⁸.