



# le Courrier

AVRIL 1989 - 9 FF



Camoëns  
et les découvertes  
portugaises

01205 304 37



le courrier du mois

4

Un nouvel espace planétaire  
par Luis Filipe Barreto

10

Caravelles, portulans et cartographie  
par Luis de Albuquerque

14

Le Japon dans les cartes  
par Alfredo Pinheiro Marques

17

Camoëns, le chantre des découvertes  
par Vasco Graça Moura

26

Les *Lusiades*, mythe de l'amour  
universel  
par Eduardo Lourenço

28

Camoëns et le Brésil  
par Josué de Souza Montello

30

Chronique d'une rivalité  
*Quand Portugais et Arabes s'affrontaient  
en mer Rouge*  
par Ibn Iyas

33

La Croix et les épices  
*Les Portugais en Inde*  
par John Correia Afonso

35

Art manuélin, art des découvertes  
par Rafael de Faria Moreira

37

Pessoa et le super-Camoëns  
par José Augusto Seabra

◀ Le panneau dit « de l'Archevêque » du *Polyptyque de Saint-Vincent*, chef-d'œuvre de l'art pictural de l'époque des découvertes, réalisé entre 1458 et 1462 par Nuno Gonçalves. Cet ensemble de tableaux offre un portrait général de la société portugaise, du monarque et de ses courtisans aux pêcheurs les plus humbles.

Il est si facile, aujourd'hui pour quiconque dispose d'un minimum de moyens, de traverser les mers et de parcourir les continents ! Les trains, les bateaux, les avions partout, à toute heure. Il existe des cartes rigoureuses et détaillées qui indiquent les itinéraires à suivre, les escales possibles, les temps prévisibles, et des livres qui décrivent avec précision toutes les destinations imaginables.

Dans ces conditions, pouvons-nous seulement nous représenter la vision du monde de nos lointaines ancêtres qui n'avaient qu'une image partielle, brisée, phantasmatique de l'univers ? Un coup d'œil sur les cartes dessinées, jusqu'au 14<sup>e</sup> siècle en Europe, en Asie ou dans le monde arabe, suffit pour suggérer la relativité des connaissances de l'époque, et la part de mystère qui habitait encore l'esprit des uns et des autres.

C'est dire le radical changement de perspectives qui commence lorsque les navigateurs portugais s'élancent, au 15<sup>e</sup> siècle, vers les côtes africaines ; que Bartolomeu Dias passe, en 1487, la pointe sud du continent, que Vasco de Gama découvre, en 1498, la route maritime des Indes. Ces hommes, qui s'émerveillent de parcourir des « mers jamais encore sillonnées... », vont soudain confronter entre elles des langues, des valeurs, des coutumes qui jusque-là s'ignoraient mutuellement, susciter mille et une rencontres inattendues, mettre en présence des peuples qui se découvrent les uns les autres pour la première fois...

Le numéro que voici voudrait donner un bref aperçu de cette période charnière, de ce moment où l'histoire humaine s'est brusquement élargie aux dimensions de la planète. Moment préparé par une véritable révolution intellectuelle et esthétique, par une mutation des connaissances et des techniques, dont les effets en chaîne vont donner naissance à une perception enfin globale du monde. Moment que Fernando Pessoa décrit à juste titre comme un « acte de création civilisationnelle ».

D'un acte de création aussi complexe, nous n'avons certes pas cherché à rendre compte exhaustivement. Nous avons plutôt choisi d'en faire revivre quelques personnalités marquantes, quelques événements majeurs, sous la figure emblématique de celui qui les a chantés avec splendeur, le grand poète Camoëns.

Au-delà des difficultés, des incompréhensions et des conflits qui jalonnent une aussi vaste aventure, nous avons surtout voulu retenir son apport essentiel : la découverte irréversible de la multiplicité de l'homme.

La Rédaction du *Courrier* tient à remercier, pour leur collaboration à la préparation de ce numéro : la Commission nationale pour la Commémoration des découvertes portugaises et notamment le professeur Alfredo Pinheiro Marques, la Délégation permanente du Portugal auprès de l'Unesco et la Fondation Calouste Gulbenkian de Paris.

Notre couverture : navires portugais de l'époque des découvertes, peinture anonyme hollandaise du 16<sup>e</sup> siècle. A droite, représentation imaginaire de la ville et du port de Lisbonne. Au dos, le *Santa Catarina do Monte Sinai* qui passait alors pour le plus gros navire jamais construit.

Ce numéro comprend 40 pages et un encart publicitaire de 4 pages situé entre les p. 23 et 38-39

le Courrier



Une fenêtre ouverte sur le monde 42<sup>e</sup> année

Mensuel publié en 35 langues Français  
Anglais Espagnol Russe Allemand  
Arabe Japonais Italien Hindi  
Tamoul Persan Hébreu Néerlandais  
Portugais Turc Ourdou Catalan  
Malais Coréen Kiswahili Croato-  
Serbe Macédonien Serbo-Croate  
Slovène Chinois Bulgare Grec  
Cinghalais Finnois Suédois Basque  
Thaï Vietnamien Pachtou Haoussa

# UN NOUVEL ESPACE PLANETAIRE





PAR LUIS FILIPE BARRETO

**A** la fin du 14<sup>e</sup> siècle, on ne connaissait guère plus du quart de la superficie du globe et c'est la civilisation islamique qui détenait ce savoir. Les lacunes de la science géographique seront progressivement comblées au cours du 16<sup>e</sup> siècle, cette fois à l'initiative de la chrétienté européenne.

L'un des pionniers des grandes expéditions maritimes, le Portugal devient à cette époque l'agent principal d'un rapprochement entre l'Europe d'une part et, de l'autre, l'Afrique, l'Asie, l'Amérique et l'Océanie. Tel est le sens des découvertes portugaises dans l'histoire des civilisations : une extraordinaire contribution à l'ouverture du monde. Grâce à elles, les Européens dépassent les caps Juby et Bojador, limites traditionnelles de la navigation le long de la côte occidentale de l'Afrique, qui n'avaient été jusqu'alors franchies que de façon fortuite. Atteignant les régions équatoriales et australes, ils montrent à l'Europe qu'elles ne sont pas hostiles à l'homme, contrairement à l'opinion alors répandue. Pour la première fois, il est prouvé que les océans Atlantique et Indien communiquent par la fameuse « route de l'Inde », ce qui ruine l'idée persistante que l'océan Indien était une mer fermée.

### *Une nouvelle réalité planétaire*

Cette véritable révolution dans le domaine des communications et de la connaissance donne pour la première fois à l'humanité une image précise de la réalité planétaire. La nature sous les tropiques et dans l'hémisphère sud, quoique différente, n'est pas considérée pour autant comme inférieure ou aberrante ; simplement, elle relève d'un autre ordre et se distingue par une plus grande diversité minérale, végétale et animale. Cette révolution contribue en même temps à

Joyau de l'architecture manuelle et de la renaissance portugaise, la tour de Belén a été érigée au début du 16<sup>e</sup> siècle pour défendre le port de Lisbonne. Au départ des navires cinglant vers l'Inde et les Amériques, l'Afrique, la Chine ou le Japon, elle est devenue le symbole même des découvertes portugaises.

faire surgir, dans la théorie comme dans la pratique, la notion d'une égalité naturelle des hommes.

Ce nouveau champ planétaire qui se dessine aux 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles marque les débuts d'une économie à l'échelle mondiale caractérisée par les échanges inégaux qu'imposent les Européens aux autres peuples. Une économie marchande centrée sur Lisbonne ou Séville naît alors : ses débouchés et son financement sont assurés principalement par l'Europe du centre et du Nord, ainsi que par les cités italiennes.

Dans le même temps, une culture mondiale s'ébauche avec la publication et la diffusion dans l'Europe méridionale, mais aussi à Goa, à Macao et jusqu'à Nagasaki, de livres, de relations de voyages et de cartes géographiques. Les découvertes portugaises assurent ainsi la transition d'une époque de mondes fermés à un espace planétaire ouvert.

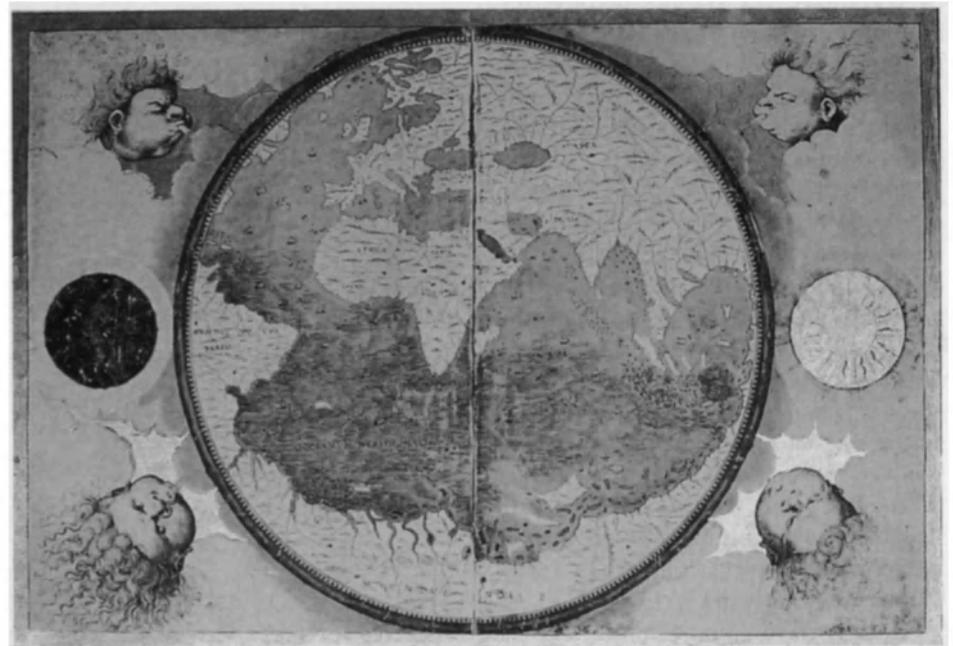
Au 15<sup>e</sup> siècle, les navigateurs lusitaniens progressent dans l'Atlantique, le long des côtes occidentales de l'Afrique, après avoir pris pied dans les archipels de Madère et des Açores dans les années 1420-1430. Gil Eanes double le cap Bojador en 1434. De 1440 à 1460, on avance

le long des côtes de Guinée pour atteindre les îles du Cap-Vert ; en 1470, on découvre les îles de Fernando Po, de São Tomé, de Príncipe et d'Annobón. En 1483, Diogo Cão atteint le Congo-Zaïre. Enfin, en 1487-1488, Bartolomeu Dias prouve que les océans Atlantique et Indien communiquent en doublant le cap de Bonne-Espérance, qu'il appela d'abord le cap des Tempêtes.

A la fin du 15<sup>e</sup> siècle, avec le grand voyage de Vasco de Gama de 1497 à 1499, les navigateurs portugais ouvrent des routes maritimes entre l'Europe et l'Asie. Au 16<sup>e</sup> siècle, leur expansion planétaire les conduit au cœur de l'Afrique avec l'exploration du Monomotapa (l'actuel Zimbabwe) en 1514, et de l'Amérique avec l'arrivée de Pedro Alvares Cabral au Brésil et des frères Corte Real à Terre-Neuve, en 1500. João Rodrigues Cabrilho jouera un rôle décisif dans l'exploration de la Floride en 1539 et de la Californie en 1542-1543. Quant à l'Asie et à l'Océanie, elles voient l'arrivée des escadres portugaises à Malacca et en Insulinde en 1509-1511, en Chine en 1513 et au Japon en 1542-1543.

C'est bien plus tardivement que les autres Européens suivent les traces des

Sur cette carte de 1519 dessinée par le cartographe portugais Lopo Homem, les nouvelles données géographiques découlant des découvertes sont associées aux anciennes conceptions de Ptolémée. L'Orient et l'Extrême-Orient sont réunis aux nouvelles terres découvertes par les Portugais et les Espagnols, mais ils se rejoignent dans un continent austral imaginaire.



Portugais, qui dès les années 20 et 30 du 15<sup>e</sup> siècle ouvrent un chapitre nouveau dans l'histoire de l'humanité. L'expansion espagnole ne débute véritablement qu'en 1492, date à laquelle Christophe Colomb (1451-1506), sous la bannière des Rois catholiques, débarque aux Antilles. Quant aux Français et aux Anglais, ils ne se lanceront sur les mers que vers 1530. Ainsi, l'expansion portugaise devance celle des autres pays européens et, de surcroît, elle est la seule aux 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles à toucher tous les continents (Afrique, Asie, Amérique et Océanie) ainsi que les grands océans (Atlantique, Indien et Pacifique).

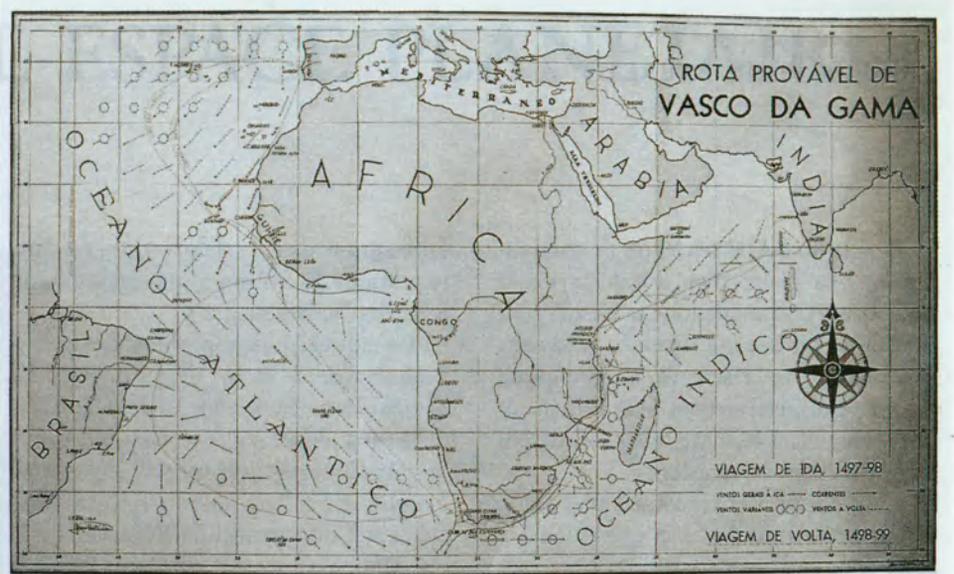
Le Portugal devient alors le dépositaire d'une somme de connaissances planétaires et dote l'humanité du premier réseau mondial d'échanges matériels et spirituels de son histoire. Jamais encore on n'avait réuni et répertorié une telle masse d'informations diverses en un si grand nombre de domaines — des latitudes aux bassins hydrographiques ou aux déclinaisons magnétiques, sans parler de la botanique, de la zoologie ou de la minéralogie. Ce fut aussi la première ébauche d'une exploitation systématique des données ainsi recueillies sur les mers, les continents et dans les différentes sociétés humaines.

### Les temps forts de l'expansion

L'aventure des grandes découvertes connut deux phases d'expansion séparées par une phase de récession de 1460 à 1469, due à la mort de l'infant Henri le Navigateur et aux hésitations de la politique géostratégique d'Alphonse V.

La première commence en 1415, avec la conquête de Ceuta au Maroc, et s'achève en 1460, date de l'arrivée au Sierra Leone. Elle coïncide avec l'apparition de toute une structure sociale, technique et idéologique tendue vers l'expansion de la puissance nationale portugaise dans l'Atlantique et en Afrique. Entre ces deux dates, cette expansion poursuit trois objectifs : l'implantation en Afrique du Nord, le dépassement du cap Bojador et l'accès aux mers du sud, la création d'un espace productif entre les archipels de Madère et des Açores.

Cette période fut dominée par la



Cartes marines modernes représentant les routes suivies le long des côtes de l'Afrique par Vasco de Gama (en haut), ainsi que les voyages réalisés dans l'Atlantique par Diogo Cão, Bartolomeu Dias et Pedro Alvares Cabral, le découvreur du Brésil (ci-contre).

figure de l'infant Henri le Navigateur (1394-1460) : il s'employa à concilier les aspirations de l'aristocratie et de la bourgeoisie commerçante (qui convoitaient des richesses agricoles et marchandes, et ambitionnaient de conquérir et dominer les voies commerciales), avec les impératifs de la nation et de la chrétienté européenne (que dictaient la Papauté et le puissant Ordre du Christ).

La deuxième phase se situe entre 1469 et 1498, c'est-à-dire entre le moment où

João de Castro (1500-1548) explorateur et administrateur portugais, qui fut vice-roi des Indes et laissa plusieurs relations de voyage. Portrait tiré du Codex Lisuarte de Abreu (1558).



Alphonse V confie à Fernão Gomes l'exploration de la côte africaine et celui où Vasco de Gama arrive à Calicut (dans l'actuel Etat du Kerala en Inde). Ce fut à cette époque que s'ouvrirent les routes maritimes reliant l'Europe à l'Asie. Le roi Jean II fut pour l'essentiel le maître d'œuvre de la conquête de l'Atlantique Sud et du passage dans l'océan Indien, faisant ainsi de l'expansion portugaise l'expression de la puissance nationale et d'un grand dessein commercial. La Couronne portugaise établit ses zones d'influence (le traité de Tordesillas de 1494 délimite les conquêtes espagnoles et portugaises en Amérique) et se tourne vers l'Orient (comme en témoignent les voyages terrestres de Pero de Covilhã), tout en s'assurant la maîtrise de l'art de la navigation.

### D'autres espaces de cultures

Tout au long du 16<sup>e</sup> siècle, les Portugais s'attacheront surtout à améliorer les communications au sein de leur « Etat de l'Inde » et à fonder un nouvel espace social au Brésil. L'« Etat de l'Inde » couvrait un vaste tissu de relations entre civilisations différentes se succédant du cap de Bonne-Espérance au Japon. Il traduisait la mobilité exceptionnelle des navigateurs, explorateurs et marchands portugais qui, de l'Afrique de l'Ouest à l'Extrême-Orient, essayèrent et évoluèrent considérablement, au cours de leurs



vastes et intenses activités, sans perdre leur identité linguistique, religieuse et politique. L'« Etat de l'Inde » associe donc une spécialisation géographique maximale à une emprise territoriale minimale. En concentrant ses efforts sur la domination des routes commerciales maritimes, le Portugal s'inspirait de la thalassocratie islamique.

Pour maîtriser un espace aussi vaste en occupant si peu de territoire, il fallait une hégémonie maritime qui repose sur des points stratégiques comme Ormuz, Goa et Malacca, ce qui fut réalisé entre 1509 et 1515 par Alphonse de Albuquerque. Une sorte de contrôle partiel du trafic maritime et commercial fut mis au point dès 1502 au moyen du système des *cartazes*, sauf-conduits imposés par les Portugais aux navigateurs non chrétiens de l'océan Indien.

L'« Etat de l'Inde » se caractérise par le trafic maritime, l'économie marchande et une structure démographique de type urbain. L'agent social clé en est l'individu lié à l'Etat et à l'Eglise, mais mû par ses intérêts particuliers. Le fondement économique de sa prospérité est commercial : il s'agit de stimuler les échanges entre différentes régions d'Asie et avec l'Europe. Les principaux produits de ce commerce international sont, entre autres, le poivre et le gingembre de Malabar, d'Indonésie et de Malaisie, le macis et la noix muscade de Banda (Insulinde), la cannelle de Ceylan, le clou de girofle de Ternate, les chevaux de Perse et d'Arabie, l'or, la soie et la porcelaine de Chine, ainsi que l'or de l'Afrique du Sud-Est (Monomotapa) et de Sumatra.

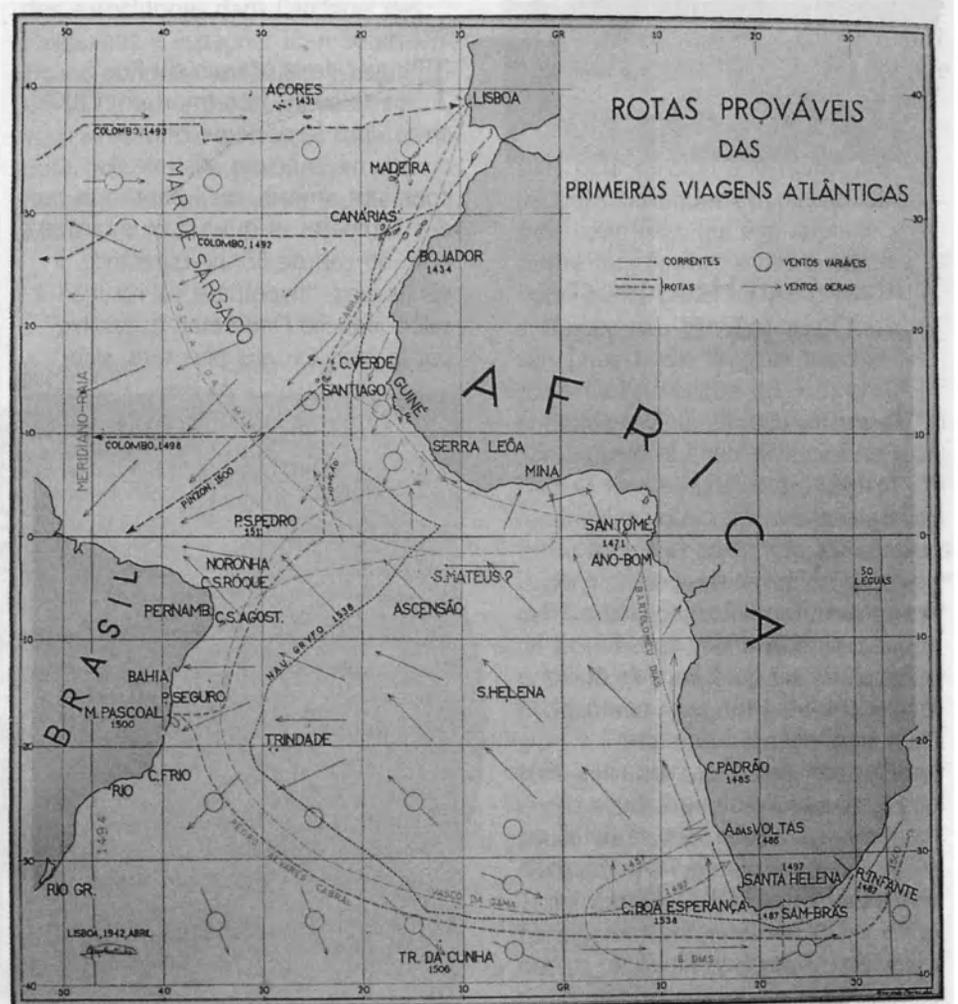
Le Brésil, au contraire, a pour base sociale la famille coloniale des grands propriétaires terriens. Aristocratique et esclavagiste, la société brésilienne tire sa richesse du travail de la terre exploitée par une main-d'œuvre servile, et plus particulièrement de la monoculture de la canne à sucre et de l'élevage.

Ainsi les Portugais pratiquèrent-ils à grande échelle, aux 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles, le brassage des cultures et des peuples, l'échange des marchandises et le syncrétisme des religions. A l'ère des grandes découvertes, le portugais régnait sur les mers et sur le commerce, des côtes africaines à l'Orient. Le fait qu'il soit aujourd'hui encore la langue européenne

qui renferme le plus de vocables d'origine asiatique, africaine ou amérindienne, atteste ce vaste dialogue entre les civilisations qui eut lieu sous son égide. ■

LUIS FILIPE BARRETO, Portugais d'origine angolaise, est professeur à l'Université classique de Lisbonne. On lui doit plusieurs ouvrages sur la culture des découvertes portugaises, dont *Le Portugal, pionnier du dialogue Nord-Sud* (1988) et *Le Portugal, messager du monde de la Renaissance* (1989).

*Les roses des vents et les cartes anciennes reproduites dans le présent numéro sont tirées du recueil cartographique Portugalix Monumenta Cartographica réalisé par A. Cortesão et A. Teixeira da Mota et réédité à Lisbonne en 1988 par l'Imprimerie Nationale et l'Hôtel de la Monnaie.*



## Les pionniers de l'exploration maritime

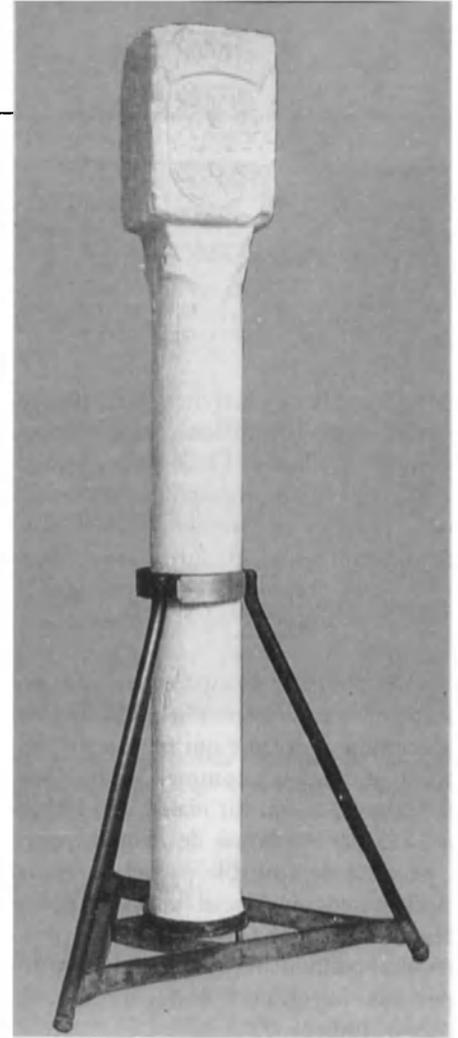


### L'infant Dom Henrique et le roi Dom João II

Fils du roi Jean 1<sup>er</sup>, l'infant Dom Henrique, dit Henri le Navigateur (1394-1460), fut l'initiateur de la première phase des découvertes portugaises et incarna la volonté d'expansion religieuse, politique et économique du Portugal. Une autre impulsion décisive vint dans la seconde moitié du 15<sup>e</sup> siècle du roi Jean II (1455-1495), petit-neveu de Dom Henrique, qui entreprit l'exploration des côtes africaines, ainsi que la recherche d'une liaison maritime avec l'Inde. Sur ce détail du fameux *Polyptyque de Saint-Vincent* (voir aussi page 2), le peintre portugais Nuno Gonçalves a représenté Dom Henrique en compagnie du futur Dom João II.

### Diogo Cão

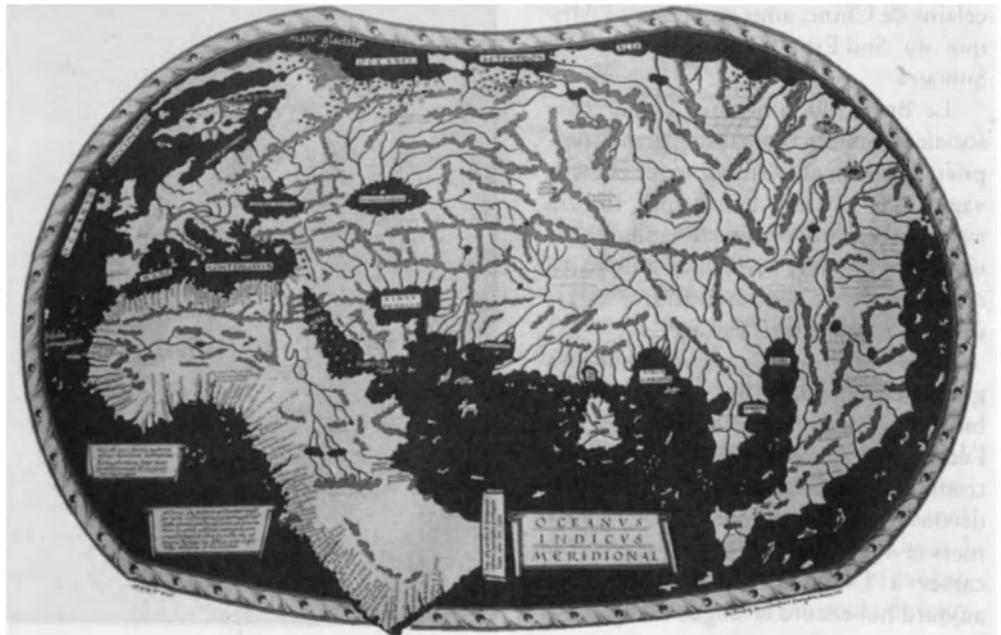
À cet écuyer de la Maison royale (on ignore les dates de sa naissance et de sa mort), le roi Jean II confia l'exploration de la côte occidentale de l'Afrique. Il fut le premier Européen à prendre pied sur ce continent au sud de l'équateur. Il poussa jusqu'aux côtes du Congo et noua des relations amicales avec les souverains locaux. Son premier voyage, en 1482, lui permit d'explorer la région comprise entre le cap Catarina et le cap du Loup (aujourd'hui cap de Santa-Maria). À son second voyage, il doubla le cap Noir et s'enfonça dans les territoires congolais et angolais. Il marquait son passage dans les contrées visitées par des stèles gravées, grâce auxquelles on a pu reconstituer son itinéraire. Celle-ci est conservée à la Société géographique de Lisbonne.



### Bartolomeu Dias

Écuyer de la Maison du Roi, Bartolomeu Dias (mort en 1500) entra dans la postérité pour avoir contourné la pointe australe du continent africain, qu'il baptisa le cap des Tempêtes et qui prit plus tard le nom de cap de Bonne-Espérance. Il vérifia ainsi l'hypothèse du roi Jean II selon laquelle l'Inde était accessible par la mer. Dix ans plus tard, une

escadre commandée par Vasco de Gama partira de l'estuaire du Tage en direction du pays légendaire des épices et de l'or. Bartolomeu Dias poursuivit ses expéditions maritimes et périt dans un naufrage non loin du cap qu'il avait découvert. Cette carte, œuvre de l'Allemand Henricus Martellus (v. 1489), découle directement du voyage de Bartolomeu Dias et témoigne des répercussions qu'il eut sur la cartographie et la culture européennes.





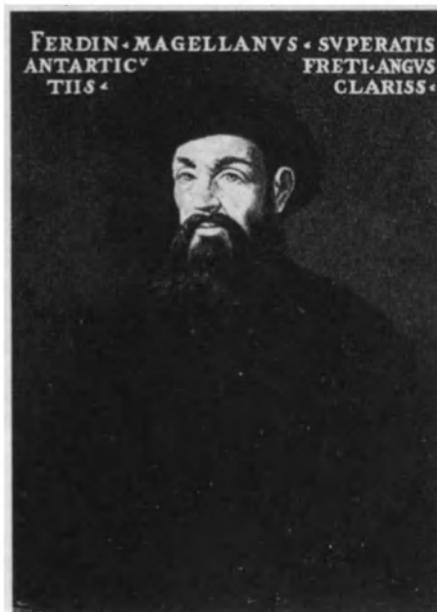
## Fernand de Magellan

**M**agellan (v.1480-1521) entreprit le premier voyage de circumnavigation en 1519. Il servit d'abord la couronne portugaise en Orient, recueillant ainsi des informations qui lui furent précieuses dans l'entreprise qui fit sa gloire. Puis, comme tant d'autres navigateurs portugais que les marines européennes s'arrachaient alors à prix d'or, il passa au service du roi d'Espagne, Charles Quint. Grands rivaux commerciaux des Portugais, les Espagnols cherchaient au début du 16<sup>e</sup> siècle à gagner l'Asie par l'ouest en contournant le continent américain. Le roi d'Espagne fournit à Magellan les moyens de réaliser son projet de chercher au sud-ouest de l'Amérique un passage vers les Moluques et les Indes orientales. Le 21 octobre 1520, ses vaisseaux pénétrèrent dans ce qui deviendra le détroit de Magellan, et gagnèrent l'océan auquel il donna le nom de Pacifique. Il ne put pas achever son dessein, puisqu'il perdit la vie au cours d'un engagement avec des autochtones dans l'archipel des Philippines. L'Espagnol Juan Sebastián Elcano conduisit la flottille espagnole, en 1522, au terme de ce premier voyage maritime autour de la terre qui dura trois ans. Ce portrait de Magellan est conservé au musée de la Marine de Madrid.



## Vasco de Gama

**V**asco de Gama (v. 1468-1524), le plus célèbre des navigateurs portugais, réalisa plusieurs missions pour le compte du roi Jean II avant d'être nommé capitaine général de la flotte qui contourna l'Afrique et ouvrit la route maritime de l'Inde en 1498. Il releva ainsi le grand défi qui se posait à ses contemporains et qui avait conduit Christophe Colomb, six ans plus tôt, à découvrir des terres inconnues auxquelles on allait donner plus tard le nom d'Amérique. La flotte commandée par Vasco de Gama quitta le port de Lisbonne le 8 juillet 1497 et atteignit Calicut, sur la côte sud-ouest de l'Inde, au mois de mai de l'année suivante. Vasco de Gama remit au prince de Calicut, le Zamorin, une lettre du roi Emmanuel I<sup>er</sup>, le successeur de Jean II, dans laquelle le monarque portugais proposait la conclusion d'une alliance et d'un traité commercial. De retour à Lisbonne, le navigateur fut élevé à la dignité de vice-roi des Indes. Le récit de ses découvertes inspira *Les Lusíades* de Luis de Camoëns.

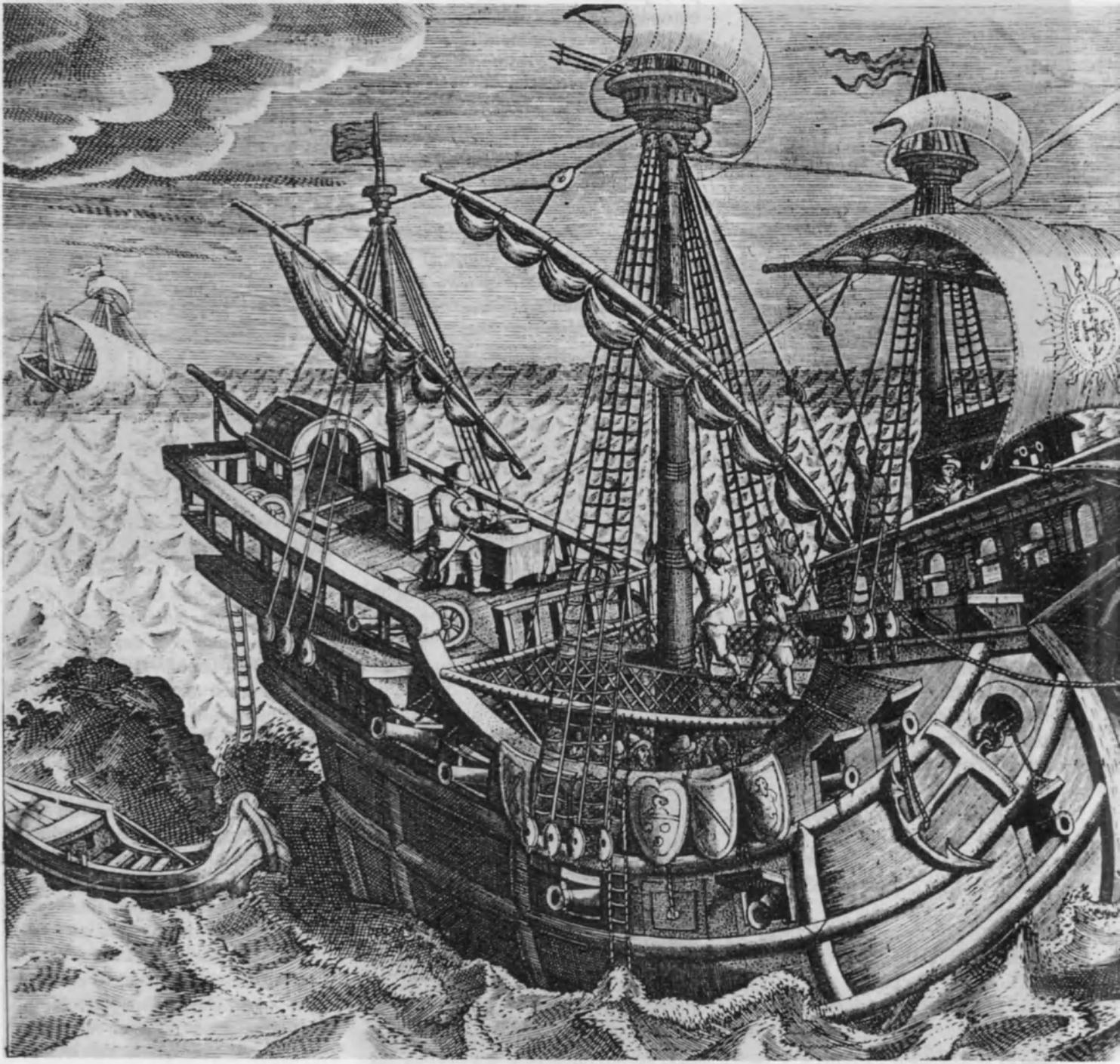


## Pedro Alvares Cabral

**A**près la découverte de la route de l'Inde par Vasco de Gama, Pedro Alvares Cabral (v.1467-v.1520) reçut le commandement de la seconde flotte portugaise à destination de Calicut, avec pour mission d'instaurer des relations politiques et commerciales avec cette ville, qui était alors le centre du commerce des épices. La flotte quitta Lisbonne en 1500 ; entraînée peu après par des courants vers l'ouest, elle finit par toucher les côtes de l'Amérique du Sud, en un endroit que Cabral appela *Terra da Santa Cruz* situé sur le littoral de l'actuel Brésil. Malgré l'idée fort répandue que la découverte du Brésil fut le fruit du hasard, plusieurs indices laissent penser que le roi Emmanuel I<sup>er</sup> demanda expressément au navigateur de trouver un chemin vers les possessions portugaises des « Indes occidentales », nom que l'on donnait alors à l'Amérique. Espagnols et Portugais, qui exploiraient ces régions, cherchaient alors à délimiter leurs zones d'influence respectives dans le Nouveau Monde, conformément au Traité de Tordesillas par lequel ils se partagèrent le monde en 1494. Ci-dessus, une statue de Pedro Alvarez Cabral sur une place de Lisbonne.

# CARAVELLES, PORTULANS CARTOGRAPHIE

PAR LUIS DE ALBUQUERQUE



Ci-dessus, sur cette gravure du 16<sup>e</sup> siècle un navigateur portugais de l'époque des découvertes dirige son navire au compas. A droite, ce navire portugais du 17<sup>e</sup> siècle est postérieur à la caravelle, grande innovation portugaise en matière de construction navale, grâce à laquelle furent réalisées les grandes découvertes du 15<sup>e</sup> siècle.



# ET

**L**E développement scientifique et technique qui s'est amorcé au Portugal dans le courant du 16<sup>e</sup> siècle a son origine dans la navigation atlantique du siècle précédent ou, plus exactement, dans les conditions créées par cette navigation et l'ouverture qu'elle a permise sur de nouvelles réalités.

En effet, c'est vers le milieu du 15<sup>e</sup> siècle que les navigateurs en viennent à étudier les courants et le régime des vents, premier pas vers la connaissance géographique des grandes masses océaniques, et que la construction navale se perfectionne et progresse. L'art de naviguer deviendra alors plus sûr. La cartographie portugaise naît dans les premières années du siècle : elle s'inspire des modèles méditerranéens (italiens et majorquins) avant d'acquérir son originalité et de s'imposer au-delà des frontières du royaume, notamment en France et au Japon. Les conceptions géographiques de Ptolémée, en vogue depuis la deuxième décennie du siècle, seront bientôt revues pour répondre aux données plus récentes.

---

### *Le retour par le large*

---

Quels sont les différents aspects de cette mutation ? L'étude des courants et des vents, de leurs variations, a commencé lorsque les navires de commerce ou d'exploration se sont aventurés de plus en plus loin vers le sud, le long des côtes occidentales de l'Afrique. Si le voyage ne présentait pas de grandes difficultés à l'aller, le retour était souvent freiné par les vents et les courants, qui ralentissaient la marche et pouvaient même l'arrêter. Les efforts pour remédier à cela eurent trois grandes conséquences. Afin de vaincre les vents contraires ou debouts, on pensa

d'abord à naviguer en zigzag, en tirant des bordées (« à la bouline ») ; puis on décida de construire un navire aux structures parfaitement adaptées à ce type de navigation (ce seront les caravelles). Enfin, les navigateurs comprirent qu'ils arriveraient plus rapidement à destination en changeant de cap, de direction, autrement dit en cinglant vers le grand large pour éviter ces zones contraires. Les historiographes appellent aujourd'hui cette manœuvre, sans doute la cause des fréquentes escales aux Açores, « le retour par le large », alors qu'aux 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles on parlait de « retour de Guinée » ou de « retour de Mina » (São Jorge da Mina, comptoir portugais de la Côte-de-l'Or, l'actuel Ghana), d'où partaient les navires pour mettre, au moment opportun, le cap sur le nord-ouest jusqu'à se trouver, approximativement, à la latitude de Lisbonne.

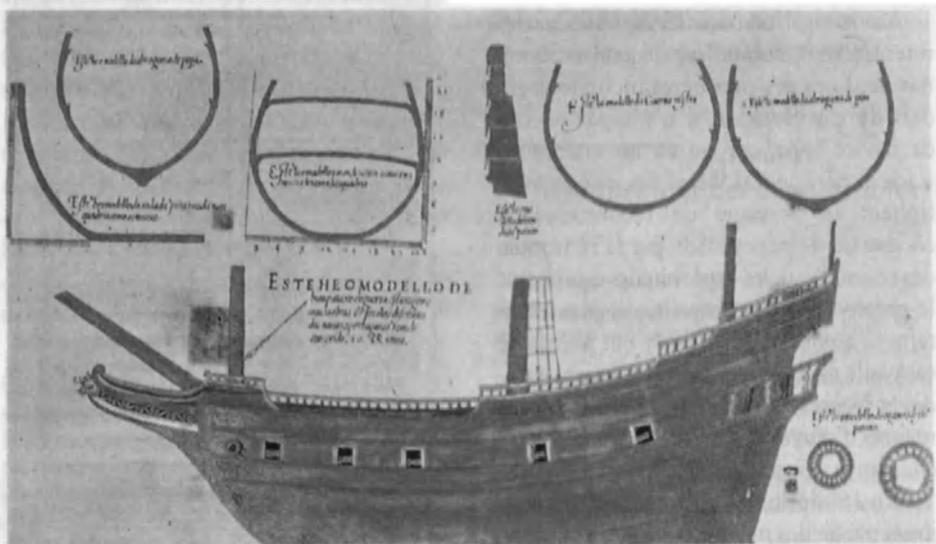
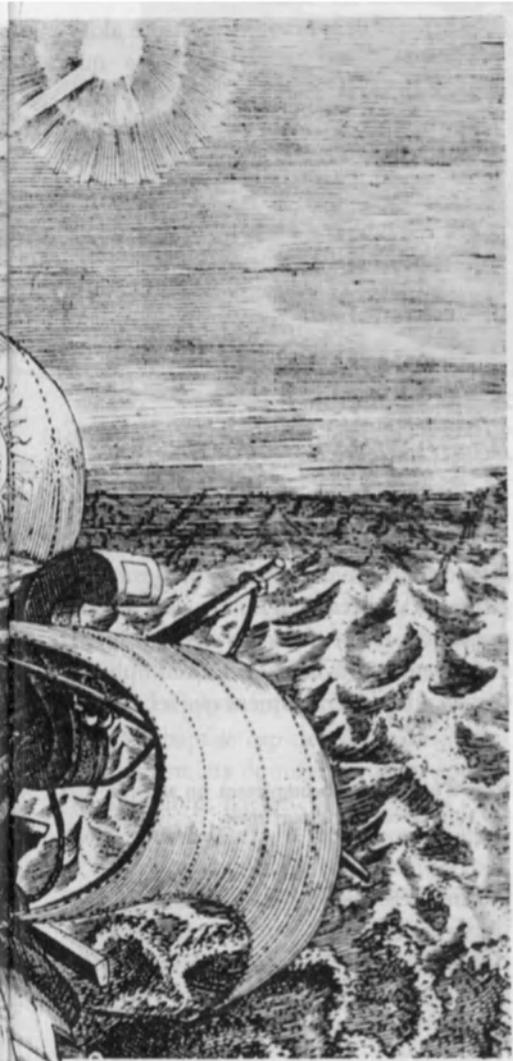
Cette tactique de pilotage qui, pour la première fois, obligeait les navires à prendre la haute mer, allait poser aux navigateurs des problèmes inattendus. La navigation méditerranéenne, même lorsqu'elle se prolongeait au-delà du détroit de Gibraltar jusqu'aux ports de la Manche ou de la mer du Nord, restait côtière. L'on pouvait, presque chaque jour, déterminer la position du bateau par rapport à un point de repère visible sur la terre, un amer. En revanche, le retour de Guinée, et plus tard de la Côte-de-l'Or, en direction du Portugal (jusqu'à Lagos ou Lisbonne) en passant par le large, supposait une marche « aveugle » qui pouvait durer de trois semaines à deux mois. Le moment de virer de bord vers l'est pour retrouver la côte portugaise pouvait être indiqué par les vents, les courants, la couleur de l'eau ou les oiseaux de mer, mais ce genre d'indice « naturel » était fort précaire : il fallait donc trouver le moyen de déterminer chaque jour la position du bateau sans le moindre amer.

---

### *Points et calculs*

---

Pour y parvenir, dans un premier temps, le pilote calculait les hauteurs méridiennes des astres (de l'étoile Polaire et de quelques autres, ainsi que du Soleil), puis, en un point quelconque de l'océan, au moyen de sextants ou d'astrolabes (et plus tard d'arbalétrilles), il comparait ces coordonnées célestes à celles atteintes par ces mêmes astres, dans leur parcours méridien, au-dessus de Lisbonne ou de tout autre point de référence.



Cette manière de procéder, à l'origine, ne fait que reprendre une méthode que John Holywood, dit Jean de Sacrobosco, préconisait à des fins autres et purement théoriques dans son traité *Sphaera mundi* écrit au 13<sup>e</sup> siècle pour mesurer un degré du méridien de la Terre.

Appliquée à l'art de naviguer, cette méthode permit de déterminer quasi quotidiennement les latitudes à bord des navires, innovation capitale dans l'histoire de la navigation. En outre, en ce début du 16<sup>e</sup> siècle, les marins étaient vivement désireux de pouvoir déterminer en mer la seconde coordonnée, la longitude, qui leur aurait permis de faire le point, autrement dit de situer avec exactitude la position du navire. Si, dans leurs tâtonnements, il arriva à certains navigateurs de proposer des solutions fausses (à l'instar de João de Lisboa en 1514), celle-ci permettront parfois d'éclaircir d'autres problèmes ; après les avoir analysés avec soin, d'autres navigateurs en démontreront utilement le caractère erroné (comme le fit João de Castro en 1530).

Ces erreurs n'en eurent pas moins un grand avantage immédiat : convaincus que la longitude était en rapport direct et linéaire avec la déclinaison magnétique, les pilotes portugais du 16<sup>e</sup> siècle notaient toutes les valeurs de cette déclinaison. Les données qu'ils accumulèrent seront utiles à l'Anglais William Gilbert et au Flamand Simon de Bruges lorsqu'ils étudieront, à la fin du siècle, les phénomènes magnétiques terrestres et les expliqueront par des théories encore rudimentaires.

## Les portulans

L'art de naviguer fit de rapides progrès dans la seconde moitié du 15<sup>e</sup> siècle. De la comparaison des hauteurs des astres on passa rapidement à la détermination des latitudes (à partir des étoiles ou grâce au Soleil, dans ce dernier cas au moyen de tables des déclinaisons journalières). Outre ces données essentielles, le pilote disposait de relevés le renseignant sur le nombre de lieues parcourues à travers plusieurs aires de vent ou rhumbs (de quart en quart du compas) et pour des différences d'un degré de latitude, ainsi que sur l'heure des marées dans un port ou en un point quelconque de la côte. Sans parler des techniques de navigation antérieures, améliorées et adaptées à la nouvelle manière de piloter.

Toutes ces connaissances étaient consignées dans ce que nous appellerions aujourd'hui des guides nautiques, les portulans, ouvrages anonymes dont les pre-



Cette carte de 1485, œuvre du cartographe portugais Pedro Reinel, est l'une des plus anciennes connues. Les côtes africaines y sont pour la première fois représentées jusqu'au point atteint par le navigateur Diogo Cão.

miers exemplaires parurent à Lisbonne en 1509 et 1516, avec quelques variantes entre la première et la deuxième édition. On y trouvait les règles déjà évoquées, ainsi que les latitudes des lieux les plus fréquentés par les navigateurs de l'époque accompagnées d'une traduction, parfois déficiente, du traité de Sacrobosco dans lequel les pilotes apprenaient les rudiments de la cosmographie.

Malgré certaines incohérences, ces ouvrages novateurs, les plus anciens du genre, firent école et continueront d'être imités en totalité ou en partie jusqu'au 16<sup>e</sup> siècle, certains passages étant même traduits en français, anglais, italien ou allemand.

## Les caravelles

La navigation des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles retentit tout autant sur la construction navale. Lors des premières incursions au-delà du cap Bojador, il n'y a pas encore de navire type, car on en est encore au stade expérimental. Mais dès que se multiplient les voyages de reconnaissance côtière ou de pénétration par la remontée des cours d'eau, les explorateurs donnèrent la préférence à la caravelle, ou plus exactement aux caravelles (il n'y eut jamais de caravelle type), parce qu'elles étaient rapides et légères, qualités que charpentiers et maîtres d'œuvre des chantiers navals s'attacheront à constamment perfectionner.

Au 16<sup>e</sup> siècle, si les caravelles font toujours partie des premiers convois qui font

route vers les Indes, elles cèderont progressivement la place aux caraques et aux galions, navires de fort tonnage capables de transporter de lourdes charges. On construira encore des caravelles dans les chantiers portugais, pour réaliser des missions de reconnaissance comme ce fut le cas dans l'Atlantique au 15<sup>e</sup> siècle, mais aussi parce que leur légèreté leur permettait d'assurer des liaisons rapides entre les places fortes jalonnant la route des Indes, missions pour lesquelles on employait aussi d'autres bateaux, tels que les catures et les fustes.

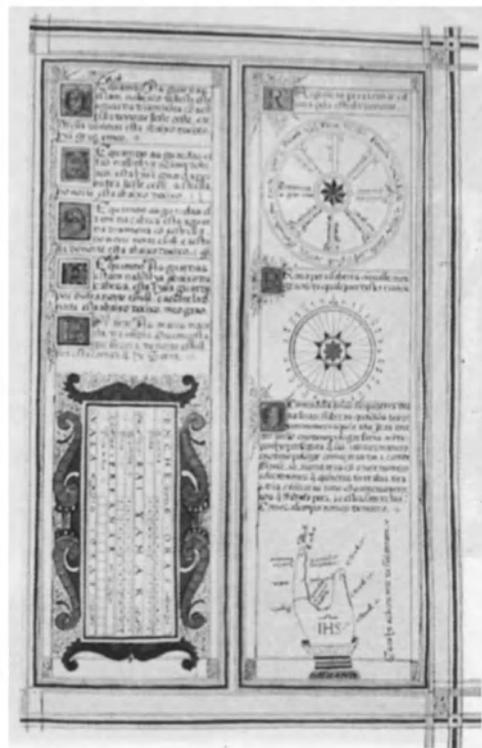
Autre progrès notable : on dote alors les embarcations d'une structure qui permet de les armer de canons.

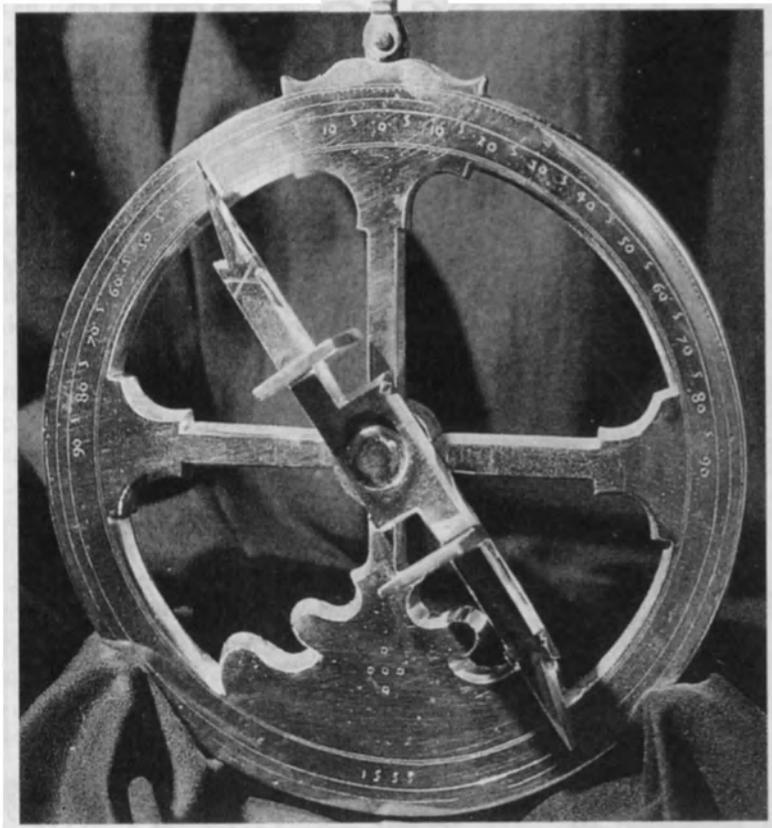
Les traités écrits par Fernando Oliveira, João Baptista Lavanha et Manuel Fernandes sur la construction de navires, les plus anciens qui nous sont parvenus, constituent des documents d'une valeur inestimable pour l'histoire de l'architecture navale.

## Progrès de la cartographie

Deux faits significatifs traduisent toute l'importance de la contribution des navigations transocéaniques à la science géographique. D'abord, un an environ après que Bartolomeu Dias eut accompli le voyage prouvant quasiment que les océans

Page d'un portulan complétant un atlas de 1571 du cartographe portugais Fernão Vaz Dourado.





Pionniers de la navigation astronomique, les Portugais furent les premiers à se servir de l'astrolabe à des fins nautiques. Celui-ci date du 16<sup>e</sup> siècle et appartient aux collections du musée de la Marine de Lisbonne.

Atlantique et Indien communiquaient, le cartographe Henricus Martellus Germanus dressa une carte de la côte du continent africain jusqu'au rio Infante (non loin de ce cap de Bonne-Espérance que Dias avait d'abord baptisé cap des Tempêtes), conformément aux données recueillies par ce navigateur et par ses prédécesseurs ; au-delà, pour le Golfe, la mer Rouge, l'île de Ceylan (l'actuel Sri Lanka), le cartographe se contenta de suivre le modèle ptoléméen. Ensuite, la *Géographie* de Ptolémée, imprimée en 1475, connut sa septième édition en 1490. Elle ne reparut qu'en 1507, puis en 1513 (11<sup>e</sup> édition, à Strasbourg), mais augmentée cette fois de nouvelles cartes, les *tabulae novae*, qui indiquaient la configuration des terres et des îles habitées, telle que l'avaient établie les navigateurs.

Un planisphère inclus dans cette édition strasbourgeoise suit le modèle de la mappemonde portugaise anonyme dite « de Cantino » (du nom de l'Italien qui l'acheta à Lisbonne) et qui, bien que non datée, remonte vraisemblablement au début de l'automne de 1502.

L'équateur et les deux tropiques y sont pour la première fois représentés. Près de deux ans plus tard, dans une carte de l'Atlantique que certains datent de 1504, Pedro Reinel allait intégrer une échelle des latitudes, la première dans l'histoire de la cartographie.

La cartographie portugaise du 16<sup>e</sup> siècle fit école, non qu'elle ait eu un caractère révolutionnaire, mais parce qu'elle présentait, avec une certaine exactitude, des régions de la Terre jusqu'alors mal connues ou inconnues des Européens. Aussi rencontre-t-on à cette époque des cartographes portugais en Espagne (Jorge Reinel et Diogo Ribeiro), en France (Lopo Homem et Bartolomeu Velho) et en Angleterre (Diogo Homem), où leurs travaux sont généralement fort bien rémunérés. De même, la cartographie gravée hollandaise de la fin du 16<sup>e</sup> siècle eut parfois recours à des cartographes portugais comme Luis Teixeira, fondateur d'une dynastie de dessinateurs de cartes qui s'imposa jusqu'à la fin du 17<sup>e</sup> siècle.

### *Le rayonnement des connaissances*

Lorsque s'achève le cycle des voyages exploratoires portugais avec la découverte du Brésil, l'ouverture d'un réseau complexe de routes maritimes dans l'océan Indien, la prise de Malacca et l'entrée dans le Pacifique occidental, puis avec l'arrivée en Chine et aux îles Moluques et, pour finir, au Japon, beaucoup d'hommes, certes poussés par l'appât du gain, mais aussi

attentifs et curieux, vont parcourir des contrées et des villes inconnues, mouiller dans des ports lointains, frayer avec des peuples différents par les coutumes et la langue, découvrir des faunes et des flores variées. Ils transmettent toutes ces connaissances nouvelles dans des ouvrages presque toujours remarquables par la justesse des informations, l'intelligence respectueuse des mythes et des croyances.

La *Suma Oriental* qu'écrivit vers 1513 Tomé Pires, un apothicaire qui mourut en Chine, contient, outre des observations d'ordre botanique, un véritable guide commercial de l'Orient ; Duarte Barbosa suivit cet exemple vers 1518 ; Francisco Alvares écrivit une monographie sur l'Abyssinie qui fut publiée en 1540 ; Gabriel Soâres de Sousa acheva en 1587 un traité aux multiples facettes sur le Brésil dans lequel il décrit les Indiens du littoral brésilien avec une rigueur scientifique digne d'un ethnologue actuel ; le père Gaspar da Cruz écrivit sur la Chine et sur Ormuz ; un auteur resté anonyme laissa une description des Moluques ; Garcia da Orta et Cristovão da Costa rédigèrent d'excellentes études des plantes médicinales de l'Orient.

Si l'on ajoute à cette liste, nullement exhaustive, les textes relatifs à l'art de la navigation datant de la même époque, si l'on pense au rôle qu'eurent ces portulans, ces journaux de voyage et, surtout, ces innombrables cartes marines, et si l'on précise, enfin, que certains de ces écrits entrèrent, traduits, dans des collections de récits de voyage aussi célèbres que celle du géographe italien Giovanbattista Ramusio, on mesure alors, même approximativement, la part qu'un petit pays de moins de deux millions d'habitants a prise dans la naissance de l'ère moderne et l'irrésistible expansion européenne qui dura quatre siècles, contribuant ainsi, avec d'autres peuples culturellement et géographiquement proches, à la construction du monde où nous vivons. ■

LUIS DE ALBUQUERQUE, historien portugais, est professeur honoraire de l'Université de Coimbra. Membre de l'Académie portugaise d'histoire et de l'Académie internationale d'histoire des sciences, il a publié plus de huit cents travaux, notamment *Historia dos Descobrimentos* (1985, Histoire des découvertes), *Navegadores, Viajantes e Aventureiros Portugueses* (1988, Navigateurs, voyageurs et aventuriers portugais) et, en anglais, *Astronomical Navigation* (1988, La navigation astronomique).

# LE JAPON DANS LES CARTES

PAR ALFREDO PINHEIRO MARQUES



Ce paravent japonais du 16<sup>e</sup> siècle représentant l'arrivée des Portugais au pays du Soleil Levant est caractéristique de l'art dit des *Namban* inspiré par l'aspect exotique des Portugais.

L'EUROPE de la fin du Moyen Age ne possédait du Japon que quelques notions fantaisistes ou déformées, toutes puisées à la même source : le *Livre des merveilles du monde* de Marco Polo. Le voyageur vénitien, qui n'atteignit jamais l'archipel nippon, y évoquait le légendaire *Cipango*, que Christophe Colomb espéra trouver à son premier voyage, en 1492.

Ce furent les Portugais qui découvrirent les premiers la route maritime vers l'Inde et l'Extrême-Orient. Et les premiers Occidentaux à prendre pied au Japon aux alentours de 1540 furent des aventuriers portugais, parmi lesquels se trouvait le célèbre

Fernão Mendes Pinto, auteur d'une passionnante relation de voyage, *Peregrinação* (Pérégrinations). Ce fut le début d'un exemplaire dialogue nippo-lusitanien qui dura un siècle et se traduisit par de nombreux échanges au bénéfice mutuel des deux peuples.

La rencontre des deux cultures se produisit notamment sur le terrain de la cartographie. Les Portugais étaient alors en Europe les maîtres de l'art de la navigation, et notamment de la science cartographique. Lorsqu'ils eurent acquis une meilleure connaissance de la configuration de l'archipel nippon, ils l'inclurent dans leurs cartes et leurs mappemondes, lesquelles étaient fort recher-



chées en Europe et contribuèrent à l'y faire connaître.

Ce fut encore un Portugais, Tomé Pires, qui le premier écrivit dans un ouvrage non cartographique, la *Suma Oriental* (1512-1515), le nom du Japon (*Jampon*). Et selon le professeur Armando Cortesão, la première représentation exacte du Japon dans la cartographie européenne — après l'arrivée des Occidentaux dans ce pays — apparaît dans une carte portugaise anonyme conservée à la bibliothèque Vallicelliane de Rome, en Italie, et datant de 1550, où figure, pour la première fois aussi, la mention *Japan*.

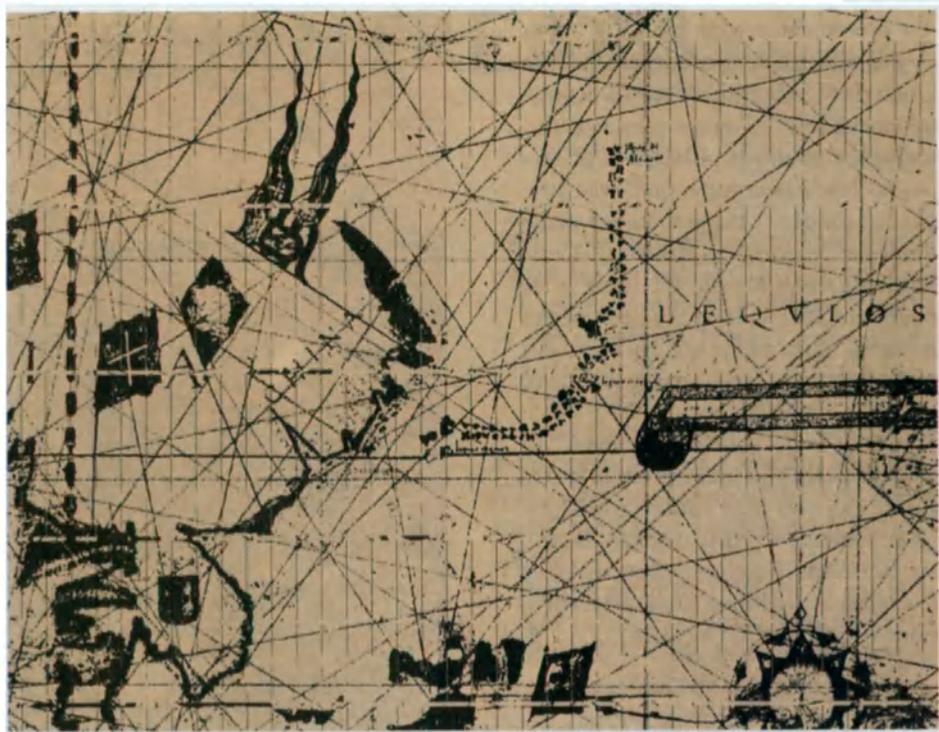
Auparavant, le Japon avait été représenté, de manière encore approximative, dans plusieurs cartes européennes, notamment vers 1490 dans l'*Insularium illustratum* de l'Allemand Henricus Martellus, ainsi que dans les travaux de plusieurs cartographes portugais comme Francisco Rodrigues (1515), Pedro Reinel (v. 1517) et Lopo Homem-Reineis (v. 1519), qui se fondèrent sur des renseignements indirects recueillis en Orient, à Malacca et en Indochine.

Dans les années 1550 et 1560, les cartographes italiens Paolo Forlani et Giacomo Castaldi dessinèrent des cartes inspirées non plus de la relation de Marco Polo, mais des informations contenues dans les récits de saint François Xavier, missionnaire espagnol qui contribua à évangéliser les possessions portugaises en Asie. Mais ces prototypes ne firent pas carrière, contrairement aux cartes portugaises, lesquelles furent abondamment copiées et servirent de modèles pour la représentation de l'archipel du Japon dans la cartographie occidentale. Ce fut à cette époque que les frères Lopo et Diogo Homem s'affirmèrent et firent école. De 1560 à 1580, le Portugais Bartolomeu Velho produisit une série de cartes dans lesquelles l'orientation et la configuration des îles japonaises étaient mieux précisées. En 1569, le géographe flamand Gerardus Mercator combina les types utilisés par Gastaldi et l'anonyme portugais de la Bibliothèque Vallicelliane. Dès 1570, Abraham Ortelius suivit le type de Bartolomeu Velho.

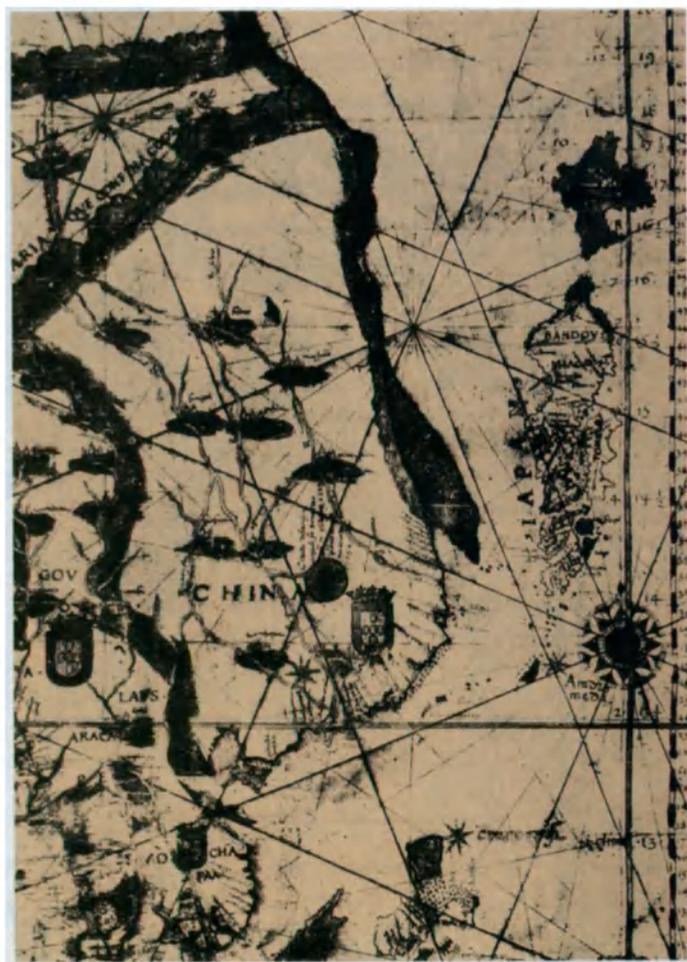
Au même moment, apparut un nouveau type cartographique pour le Japon, qui prit la forme de quatre croissants aux extrémités tournées vers le sud. Couramment attribué à Fernão Vaz Dourado — un cartographe portugais né en Inde de mère indienne et qui fut l'auteur de plusieurs atlas entre 1460 et 1570 —, ce type fut néanmoins relevé pour la première fois dans l'atlas portugais anonyme qui accompagnait le traité de science nautique de João de Lisboa, datant de 1560 environ. Moins parfait que celui de Bartolomeu Velho, ce fut paradoxalement ce modèle qui allait s'imposer et recevoir le meilleur accueil en Europe, où il fut amplement diffusé par Vaz Dourado.

Vers la fin du 16<sup>e</sup> siècle, les prototypes du cartographe portugais Luis Texeira présentent déjà un tracé plus correct. Ils seront affinés durant la première moitié du 17<sup>e</sup> siècle par son fils, João Teixeira Albernaz.

Si les Portugais diffusèrent l'image du Japon en Europe, les Japonais furent loin d'y être étrangers, puisqu'il est avéré que leurs propres cartes ont servi de sources aux Portugais, surtout dans les premiers temps, et notamment dans les travaux de Lopo Homem où l'influence des cartes japonaises de « type Gyogi »



La première représentation connue du Japon dans la cartographie européenne. Détail d'une carte portugaise anonyme du milieu du 16<sup>e</sup> siècle conservée à la Bibliothèque Vallicelliane de Rome, en Italie.



La configuration du Japon se précise sur cette reproduction d'une carte (1561) du cartographe portugais Bartolomeu Velho, dont l'original est conservé à la Bibliothèque des Beaux-Arts de Florence, en Italie.

est clairement perceptible.

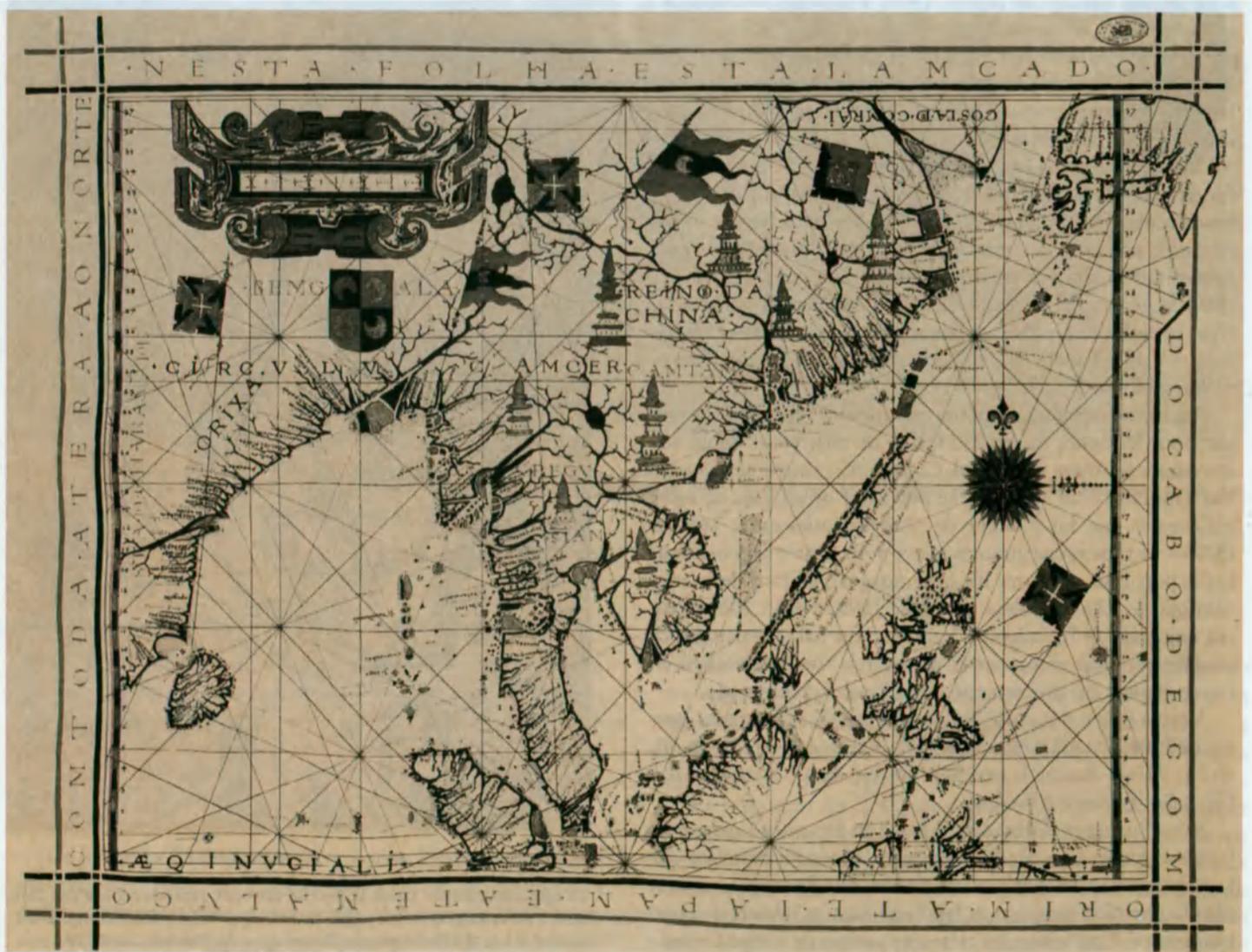
Par ailleurs, le professeur Kazutaka Unno de l'Université d'Osaka a démontré que ce sont les techniques de la cartographie nautique portugaise, et non pas hollandaise comme on l'avait cru, qui ont fondé la cartographie japonaise moderne (y compris terrestre). Cette influence remonte au 16<sup>e</sup> siècle et se maintient tout au long des deux siècles suivants, alors même que les Portugais n'entretiennent plus de relations avec l'Empire du Soleil levant.

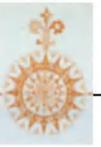
Ces échanges sont certainement l'un des aspects les plus intéressants de la rencontre entre ces deux nations si différentes et pourtant si proches, qui donnèrent, au 16<sup>e</sup> siècle, l'exemple d'un dialogue fructueux et pacifique entre des civilisations d'Orient et d'Occident. ■

Ces cartes témoignent du degré de perfection atteint par la cartographie portugaise dans la représentation du Japon. Celle du bas date de 1571 et appartient aux Archives nationales, à Lisbonne : le Japon y a la forme de demi-lune répandue par Fernão Vaz Dourado. En haut, sur ce détail d'une carte de l'école des Teixeira (1640, Bibliothèque du Port de Toulon en France), la configuration du Japon est proche de sa forme la plus exacte.



ALFREDO PINHEIRO MARQUES, historien portugais, est professeur à l'Université de Coimbra. Parmi ses œuvres les plus récentes, citons *Origem e desenvolvimento da cartografia portuguesa na época dos descobrimentos* (1988, Origines et développement de la cartographie portugaise à l'époque des découvertes) et, en anglais, *The Dating of the Oldest Portuguese Charts* (1989, Dater les plus anciennes cartes portugaises). Coordinateur de la Commission du Portugal pour l'Exposition universelle de Séville de 1992, il dirige actuellement la publication de *International Bibliography on the Discoveries and Overseas Encounters* (Bibliographie internationale des découvertes et des rencontres outre-mer).





# CAMOENS, LE CHANTRE DES DECOUVERTES

PAR VASCO GRAÇA MOURA



Ce portrait de Luis de Camoëns, copie d'une œuvre perdue du peintre Fernão Gomes, son contemporain, est sans doute le plus authentique des portraits du poète.

**T**OUT ce que l'on connaît de la vie de Luis de Camoëns tient en quelques lignes : on ignore le lieu et l'année de sa naissance (probablement Lisbonne, en 1525), quelles études il a faites et où (peut-être à Coimbra), on n'en sait guère davantage sur sa vie jusqu'à son départ pour l'Orient, où il passe dix-sept ans, ni sur ce séjour. On peut néanmoins, à la lecture de ses textes, déduire certains éléments de sa biographie. Ainsi est-il permis de supposer qu'il connaît une vie amoureuse agitée, raison sans doute pour laquelle il est banni de la Cour durant sa jeunesse. Mais l'on sait qu'il sert la Couronne dans le nord de l'Afrique, à Ceuta, vers 1547-1548 et qu'il perd alors son œil droit.

En 1552, il passe plusieurs mois en prison, à Lisbonne, pour avoir été mêlé à une rixe ; il en est libéré pour faire route vers les Indes au printemps suivant : il servira trois années, comme c'était la règle, prenant part à des expéditions militaires. Plus tard, à une date imprécise située entre 1556 et 1558, Camoëns part pour l'Extrême-Orient, où il occupe sans doute une fonction mineure de contrôleur des successions : il est chargé de veiller sur les biens de ceux qui meurent au cours du voyage. A l'aller ou au retour, là encore on ne sait au juste, il fait naufrage à l'embouchure du Mékong et parvient à sauver ses manuscrits.

De retour à Goa, il aurait fait un nouveau séjour en prison. Entre 1657 et

1569, il séjourne à Mozambique, puis il rentre au Portugal en 1570, réduit à la plus extrême misère ; pourtant, le texte de son épopée est presque prêt pour la publication.

Il fait paraître en 1572 à Lisbonne *Os Lusíadas* (*Les Lusíades*) suivies en 1575 de deux courts poèmes. Camoëns jouit déjà d'une modeste pension royale dont il sera amené par la suite à réclamer le paiement arriéré.

Mais à partir de 1570, on ne sait plus rien de la fin de sa vie au Portugal. Il est, semble-t-il, la cible de diverses épigrammes venant d'auteurs en faveur à la Cour, ce qui peut signifier qu'il était envié, soit pour la grandeur de son œuvre, soit pour la pension dont il bénéficiait. Il y a lieu de penser qu'il entre alors dans une phase résolument mystique et de « pénitence », si, comme on peut le supposer, les vers magnifiques « Sur les fleuves qui coulent » (glose du psaume 137) sont postérieurs aux *Lusíades*. En 1574, paraît une critique brève mais enthousiaste de ses œuvres : « Voyez les œuvres de notre célèbre poète Luis de Camoëns dont la renommée ne cèdera jamais au Temps », écrit alors Pero de Magalhães Gândavo.

On ignore également la date exacte de sa mort, survenue entre 1579 et 1580, de même que le lieu précis de sa tombe en l'église de Santa Ana, détruite par le tremblement de terre de 1755. On ne dispose d'aucun manuscrit rédigé de sa main, et les portraits qu'on a de lui sont douteux.

Au 16<sup>e</sup> siècle, paraîtront deux traductions des *Lusíades* en espagnol (1580), un recueil de ses textes inédits, l'édition de la poésie lyrique (1595 et 1598), les nouvelles éditions de l'épopée, l'une en 1584, gravement mutilée, l'autre en 1597. A cette période remontent la fascination pour les énigmes qui entourent sa vie et son œuvre et la suite ininterrompue de tentatives pour les déchiffrer.

---

## Une époque en pleine mutation

---

Camoëns a vécu la phase finale de l'expansion portugaise, qui fut suivie de la décadence et de l'effondrement politique de son pays. Sa mort, une ou deux années après la défaite d'Alcaçar-Quivir



Couverture et première page de l'édition princeps des *Lusiadas*, parue en 1572 et conservée à la Bibliothèque nationale de Lisbonne.

(1578) coïncide presque avec la perte de l'indépendance portugaise au profit de l'Espagne, situation qui durera jusqu'en 1640. Mais, en même temps, Camoëns a vécu une période intellectuelle unique dans l'histoire socio-culturelle, économique et politique du Portugal, de l'Europe et du monde.

Aux valeurs de l'humanisme classique de la Renaissance, qui se répandent en Europe à partir de l'Italie dès la fin du 15<sup>e</sup> siècle, se mêlent les échos de la doctrine d'Erasmus, les divers débats et conflits dus à la Réforme et au renforcement croissant du pouvoir central sur les plans théorique et pratique. Les découvertes géographiques, avec les nouvelles connaissances qu'elles apportent sur l'étendue du monde et sur sa configuration réelle, la rencontre avec de nombreux autres peuples du globe, la profusion et la variété des cultures et des civilisations ainsi mises en contact, les produits et les richesses que déchargeaient les navires dans les ports d'Europe, l'ouverture de l'univers et sa découverte progressive, la circulation accélérée de l'information imprimée : tous ces bouleversements s'accompagnent d'une inquiétude grandissante qui se traduit dans les arts par le passage du classicisme au maniérisme ; en politique, par des formes de gouvernement toujours plus autoritaires ; dans la vie civile et intellectuelle par la censure, la répression inquisitoriale, l'occultation de toute forme de pensée non orthodoxe et la peur. Il en résulte aussi une transformation rapide des coutumes, des mentalités et des structures

sociales, une cupidité accrue par les nouvelles possibilités de profit facile, un changement des habitudes de consommation, un dépeuplement des régions de l'intérieur du pays à la suite de l'attrait exercé par la vie marchande de la capitale et des colonies.

Quant à la science, elle commence à s'intéresser aux aspects quantitatifs et mesurables du monde, ainsi qu'à la critique des données immédiates de l'apparence ou de l'expérience, tout en soulignant l'importance de celle-ci et des

notions qu'elle permet d'acquérir pour prouver les défauts de l'ancien savoir.

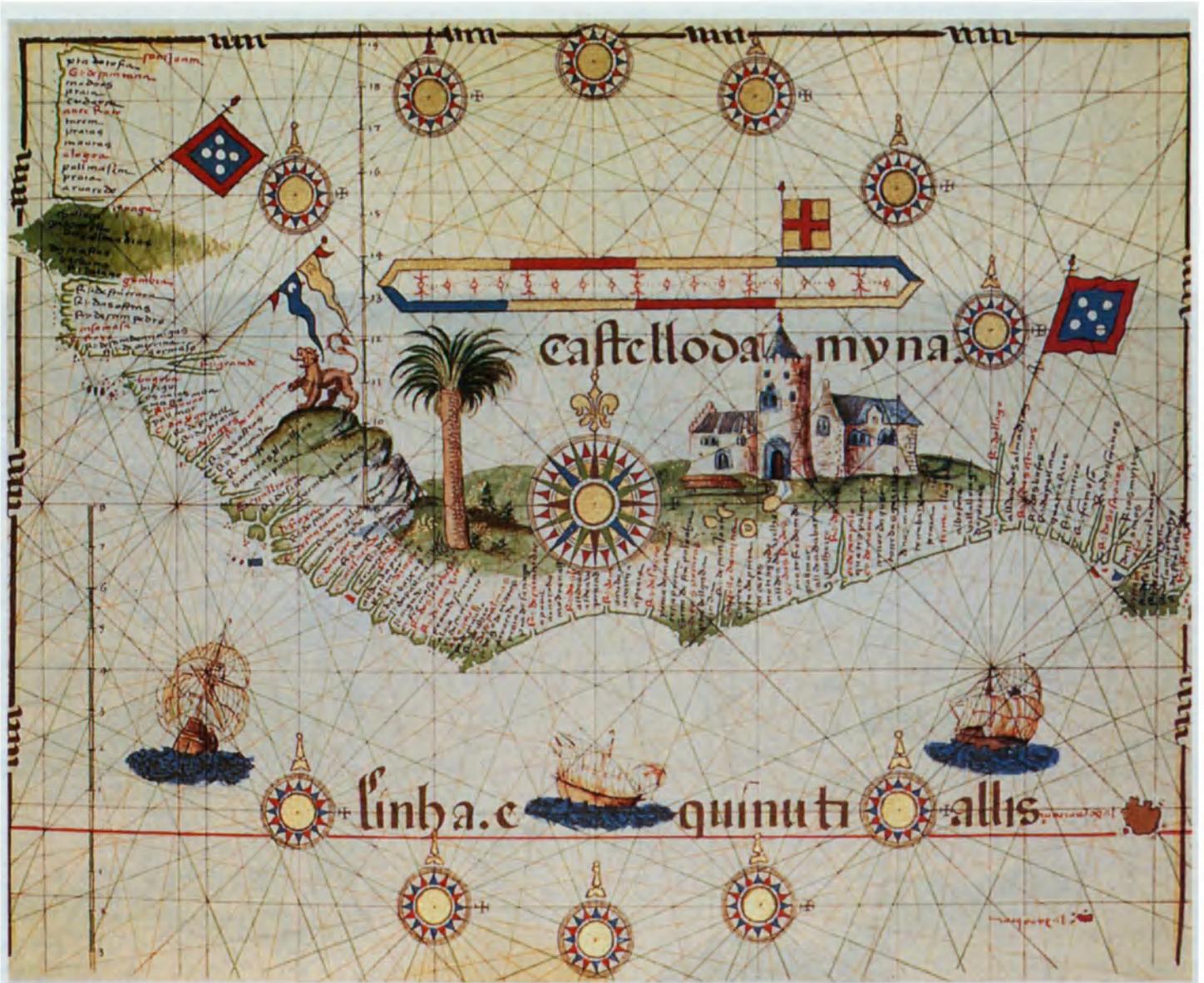
### *L'impulsion des grandes découvertes*

Les navigations maritimes ouvrent de nouvelles perspectives, souvent contradictoires, à la pensée, ainsi que de nouveaux horizons, parfois hallucinants, à l'esprit d'aventure et d'entreprise, suscitant un comportement où se mêlent la volonté et l'audace, le goût de la spéculation et du lucre, des voyages et du danger, le libre arbitre et le fatalisme. Ces hommes sont ainsi portés à vivre dramatiquement une époque où l'aventure portugaise apparaît aux plus éclairés comme une forme d'expansion européenne pour laquelle ils ne peuvent concevoir d'autre dénominateur commun que la propagation de la foi chrétienne, même si, à l'instar de Camoëns, ils critiquent les divisions entre chrétiens et revendiquent pour le Portugal le rôle d'apôtre privilégié du catholicisme hors d'Europe. Camoëns fut indéniablement le chantre du système de valeurs propre à la culture et à la civilisation européennes de son temps.

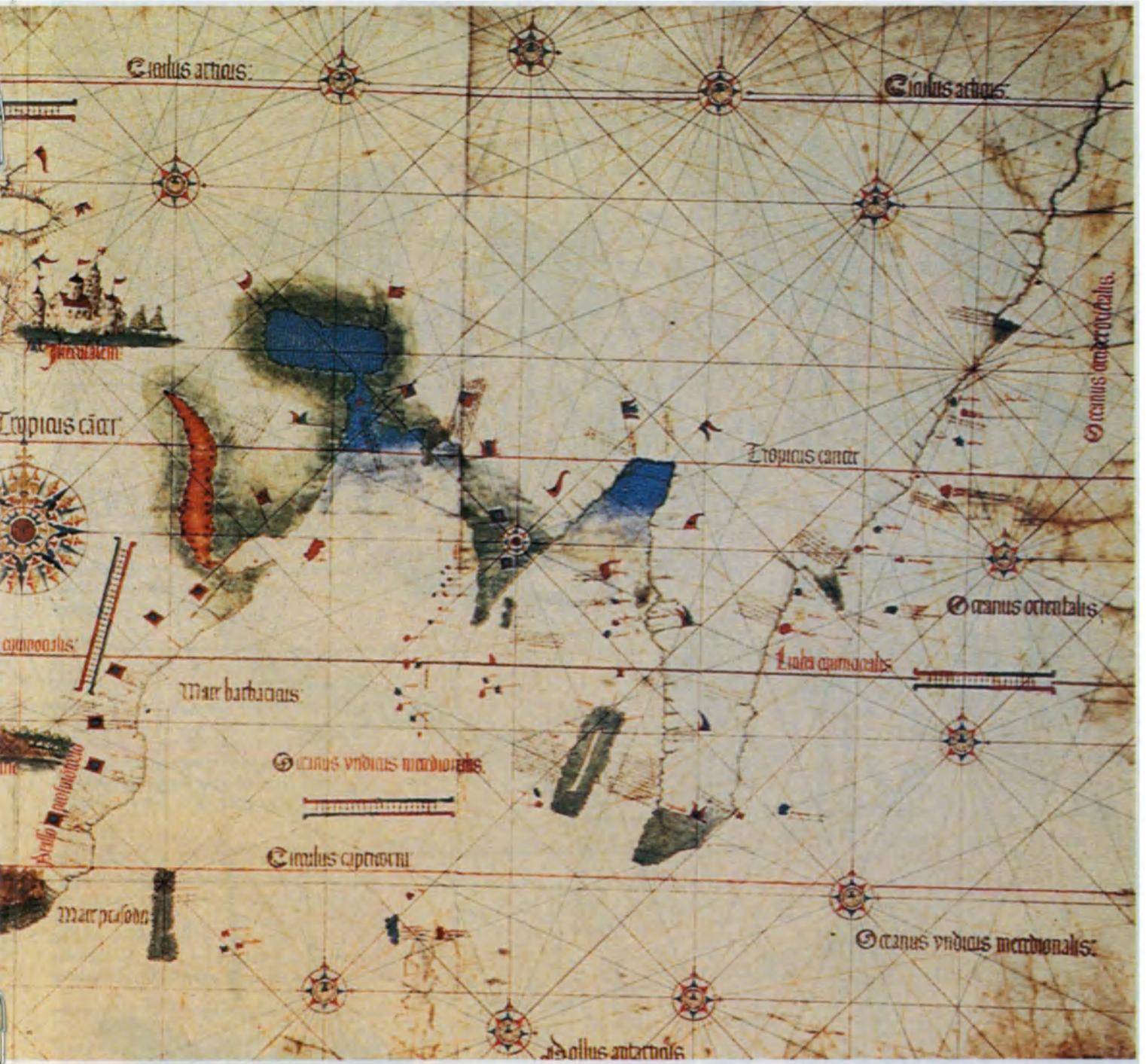
L'idéologie dominante, mesurant la portée universelle des découvertes portugaises et la comparant aux récits fabuleux des exploits héroïques de l'antiquité classique, conclut à la supériorité des expéditions modernes et désire qu'elles soient célébrées sous la forme classique de l'épopée. Le périple de Bartolomeu Dias (il

Lisbonne au 16<sup>e</sup> siècle. Illustration du *Civitates orbis terrarum* (1577, « Les villes du monde ») de Georgius Brannius et Franz Hagenberg (voir aussi page 32).









Tabula hec Regionis magni brasilia est: ad partem occidentales  
 sunt castelle regis obtinet. Gens vero eius nigrescentis coloris  
 facta: & immanissima caribus humanis usetur. Hec eadem gens arca  
 & lapinis egregie untur. hic phoraci ueluti diores alicui innumere a  
 ues feracq; monstruose: et Scymnarum plura genera reperuntur plu  
 rimaq; arbor nalcitur que brasil nuncupata uelibus purpureo colo  
 re tingendis opportuna censetur: ~

LIR CV

LV

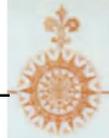


TERRA BRASILIENSIS

CLIMA

CLIMA





franchit le cap de Bonne-Espérance en 1488), antérieur de quatre ans au voyage de Colomb et bien plus long, va révolutionner la notion d'espace planétaire et marquer le seuil d'une nouvelle ère. Dix ans plus tard (1497-1498), Vasco de Gama contribue encore plus radicalement à la transformation de la civilisation européenne et de l'histoire du monde. Et il y aura encore, au fil des décennies, beaucoup d'autres expéditions portugaises d'une importance capitale. Mais il manque encore la glorification par l'art des hauts faits responsables de ce bouleversement.

### Un poète de son temps

C'est sur cette toile de fond que vécut Camoëns, et qu'il écrivit son œuvre épique et lyrique. Chez lui coexistent plusieurs éléments antithétiques : la tradition et l'innovation, le platonisme et l'aristotélisme, la culture livresque et l'expérience vécue, la mythologie et le christianisme, la piété et la cruauté, la nostalgie de la féodalité et la notion de l'Etat moderne, le sens de l'ordre et du désordre, la joie et l'angoisse, la Renaissance et le Maniérisme. Il y a dans la vision de Camoëns une tension contradictoire entre la petitesse de l'homme, « si chétif ver de terre », et la grandeur de ses réalisations à l'échelle de l'univers, entre l'être fragile, le microcosme, qui peut vaincre les obstacles avec l'aide du Ciel ou grâce à ses qualités de courage et d'audace, et la puissance qui cause sa perte s'il devient le jouet des forces obscures de la nature, de la fortune ou du destin :

*Sur mer, tant de tourmentes, tant de dom-  
mages, et la mort tant de fois préparée ! Sur  
terre, la guerre, les pièges, et toujours l'affli-  
geante fatalité ! Quel havre peut s'ouvrir  
aux débiles humains ? Où pourra s'abriter  
leur brève existence, sans que le Ciel serein  
s'en indigne et s'arme contre un si chétif ver  
de terre ?.*

(Les Lusiades I, 106)

De même, il y a conflit entre son orgueil national et sa critique âpre et dure des aspects négatifs de cette même réalité humaine qu'il chante :

*Assez, Muses, assez ! Ma lyre est désaccordée,  
et ma voix enrouée, non du chant, mais de  
voir que je chante pour des hommes sourds  
et endurcis. La faveur qui enflamme le  
génie, la Patrie la refuse ; elle la refuse, car  
elle est en proie aux convoitises, à la rudesse  
d'une morne, sombre et vile tristesse.*

(Les Lusiades, X, 145)

Cet antagonisme court dans toute la structure complexe des *Lusiades*, texte

### Pages en couleurs

#### Page 19

En haut : le mystère de la mer, qui hante l'âme et la culture portugaises, est le thème de ce tableau intitulé *La sirène* de l'artiste portugaise Maria Elena Vieira da Silva, née en 1908. L'ondine, semblable à une caravelle, le navire des grandes découvertes, est entourée de vers des *Lusiades* de Luis de Camoëns.

En bas : pour défendre l'or affluent de l'arrière-pays, le roi Jean II fit construire en 1482 sur la côte de l'actuel Ghana le *Castelo da Mina*. Cette forteresse, qui devint rapidement une ville, apparaît traditionnellement sur les cartes portugaises — celle-ci a été dessinée en 1546 par le cartographe João Freire.

#### Pages 20-21

La carte portugaise anonyme dite « de Cantino » (1502), l'une des plus célèbres du monde. Au-delà du bassin méditerranéen et de l'Afrique sont représentées diverses régions d'Orient et d'Extrême-Orient, et, en Occident, les possessions espagnoles d'Amérique centrale avec au nord Terre-Neuve et au sud ce qui deviendra le Brésil.

#### Page 22

Cette carte du Brésil (détail) de Lopo Homem-Reineis est tirée de l'*Atlas Miller*, l'un des bijoux de l'histoire de la cartographie ; elle fait ressortir pour la première fois une certaine unité de la *Terra Brasilis*. Les autochtones y sont représentés avec quelques spécimens de la faune et de la flore locales.



Couverture de l'une des deux éditions de 1580 en langue espagnole des *Lusiades* (parue à Alcalá de Henares huit ans seulement après sa publication à Lisbonne) et (dans le sens des aiguilles d'une montre) des premières éditions en anglais (1655), en italien (1658), en français (1735) et en hollandais (1777).

auquel l'enchaînement symbolique des niveaux de sens donne un caractère exceptionnel et novateur.

Ainsi, l'œuvre du héraut des grandes découvertes offre-t-elle un équilibre unique entre, d'une part, la tradition classique gréco-latine, les formes littéraires importées d'Italie, le renouveau de la langue littéraire, et, de l'autre, les événements historiques de son temps, en particulier les connaissances apportées par les grands voyages maritimes.

D'où, dans *Les Lusiades*, une utilisation neuve du genre épique : espace connu et espace mythique, temps réel ou contemporain et temps fabuleux, événements historiques et destin cosmique, ces divers plans s'y répondent en une « contamination » réciproque. Même le héros, qui dans la grande tradition de l'épopée classique personnifie tout un peuple, incarne moins ici le seul Vasco de Gama qu'une multiplicité de personnages — « l'illustre cœur lusitanien, à qui se soumièrent Neptune et Mars » — auxquels s'associent une succession d'événements, de faits, d'actions individuelles et collectives, tous inséparables de l'histoire du Portugal.

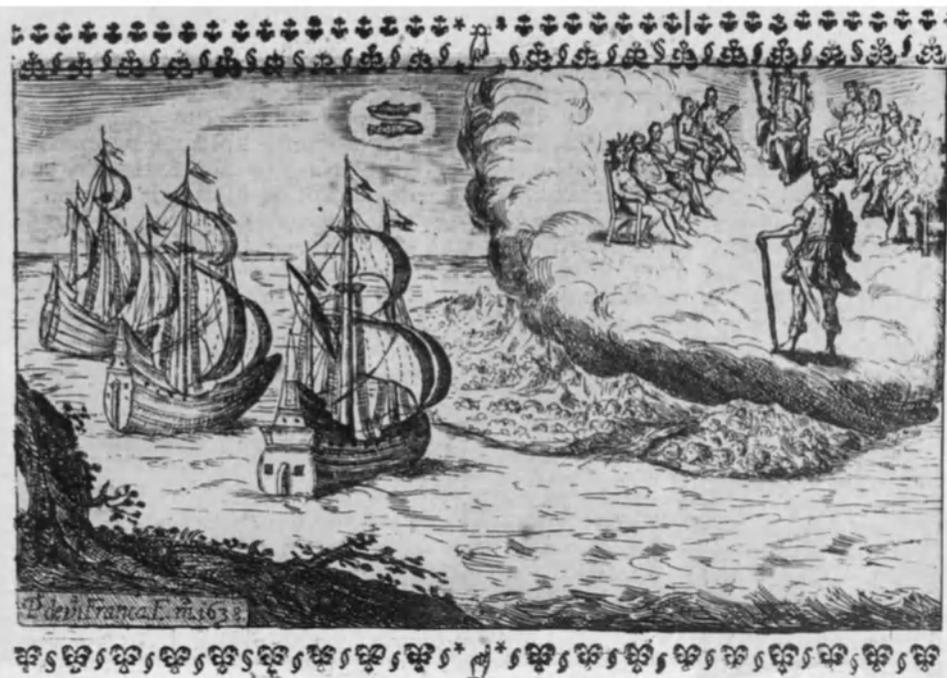
On peut dire que Camoëns a vécu la révolution planétaire de son temps, littérairement et littéralement, avec le regard d'un classique, ce qui l'a mené notamment à marier le merveilleux païen à la thématique chrétienne et même, suprême audace, à situer l'intrigue réelle dans la sphère d'action des dieux antiques, symboles des forces naturelles tantôt favorables, tantôt néfastes à l'aventure portugaise.

Mais Camoëns vécut en même temps cette révolution planétaire avec un regard moderne, ce qui lui permit de « déséquilibrer » les modèles précédents et de créer

un nouvel équilibre entre ce que son génie pouvait encore tirer d'eux et ce que son époque l'obligeait à introduire et à exprimer de façon concrète et originale. Au caractère légendaire des épopées anciennes, il fallait opposer la stricte vérité de l'histoire récente et affirmer ainsi le rôle du Portugal dans la découverte du globe (« et s'il y a d'autres mondes, il s'y rendra »), en prenant comme prétexte le récit du plus important de ces exploits.



Deux illustrations de l'édition des *Lusiades* parue à Madrid en 1639 : en haut, portrait du navigateur Vasco de Gama, héros du poème de Camoëns ; en bas, le Concile des Dieux, d'après un de ses épisodes.



Il vit certainement cette révolution planétaire sous l'influence d'une conception encore géocentrique de la structure de l'univers, ce qui lui permit du reste de composer l'un des épisodes les plus émouvants du poème : celui où les marins de Vasco de Gama sont accueillis sur l'Île des Amours par la déesse Téthys et où il est donné au navigateur de contempler la « machine du monde » et de connaître l'avenir, dans une vision cosmogonique qui marque le point culminant de l'apothéose d'amour et de gloire récompensant les héros :

*Voici la grande machine du monde, formée de l'éther et des éléments, telle que la fabriqua le haut et profond Savoir auquel n'est assigné ni principe ni terme. Ce qui cerne ce globe rond et sa surface polie, c'est Dieu. Qu'est-ce que Dieu ? Nul ne saurait l'entendre, car la science humaine ne s'étend pas jusque-là.*

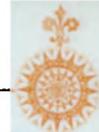
(*Les Lusiades*, X, 80)

### Une épopée du savoir

Parce qu'il chantait des choses vraies et non de « vains exploits fantastiques, feints, trompeurs », le poète accorda justement une extrême importance aux récits historiques et à d'autres témoignages authentiques : sur le périple de Vasco de Gama mais aussi sur d'autres voyages, sur les techniques, le calendrier, le régime des vents, les climats, les phénomènes naturels, sur les populations rencontrées et leurs coutumes, ainsi que sur bien d'autres aspects de l'histoire du Portugal.

Ainsi, *Les Lusiades*, au-delà de leur valeur littéraire et esthétique, constituent-elles une sorte d'encyclopédie, une « somme » rassemblant une grande part du savoir, théorique comme pratique, de l'époque contemporaine : connaissances historiques et géographiques, anthropologiques, techniques et scientifiques (de la faune et de la flore à l'astronomie), mais surtout celles acquises grâce aux grands voyages maritimes et aux découvertes. S'il mentionne des phénomènes naturels, comme les trombes marines et le feu Saint-Elme, c'est sans doute parce qu'ils figurent dans le livre de bord de João de Castro.

A chaque description — populations rencontrées, paysages, géographie, aspects exotiques de l'Afrique ou de l'Orient, incidents du périple de Vasco de Gama — correspond presque toujours un texte de base, chronique ou carnet de voyage : une



Couple de Cafres du Cap de Bonne-Espérance. Cette illustration et celles qui figurent aux pages 30 et 33 proviennent d'un manuscrit portugais du milieu du 16<sup>e</sup> siècle conservé à la Bibliothèque Casanate de Rome. Un peintre indo-portugais anonyme y a représenté les autochtones de différentes contrées d'Afrique et d'Extrême-Orient rencontrés par les Portugais au cours de leurs voyages.

volonté d'affirmation rigoureuse accompagnée donc les transpositions mythologiques déjà évoquées.

## Le prophète

Le chantre des grandes découvertes et de l'épopée de l'homme moderne ne perd pas de vue les deux ressorts principaux de l'expansion maritime : la propagation de la foi, qu'il faut voir non pas uniquement comme un idéal de croisade inspiré par la menace ottomane aux portes orientales de l'Europe, mais aussi comme le principe de la diffusion d'une culture propre au continent européen ; et le commerce organisé à l'échelle mondiale, au bénéfice de tous les peuples. Camoëns a su être doublement un poète européen. Sur le plan temporel, en revalorisant et en exploitant pour sa création le patrimoine multiséculaire de la culture à sa portée, c'est-à-dire l'ensemble de la culture européenne occidentale. Sur un plan spatial, disons géopolitique et économique, en affirmant dans sa différence l'Europe, avec ses liens et ses intérêts spécifiques.

Aussi bien, Camoëns conçoit le périple de Vasco de Gama sous un double jour : expédition *Ad majorem Dei gloriam* (« Pour une plus grande gloire de Dieu »), mais aussi entreprise commerciale, grâce à laquelle le navigateur propose des échanges commerciaux pacifiques au souverain de Calicut (dans l'actuel Etat du Kerala,

en Inde), au bénéfice commun de celui-ci et du roi du Portugal :

*Si, par accords, par traités de paix et d'amitié inviolable et sincère, tu consens à l'échange des nombreuses ressources de son pays et du tien, en vue d'accroître revenus et richesses de vos royaumes — fin suprême du labeur et des sueurs des hommes —, ce sera sans conteste profit pour toi, gloire immense pour lui.*

(*Les Lusitades*, VII, 62)

Apparaît ici, en pleine lumière, l'idée que le commerce et les échanges commerciaux entre peuples éloignés sont une source d'abondance, de profit et de gloire. En exaltant ainsi les pouvoirs et la dignité de l'enrichissement marchand fondé sur le principe de la réciprocité (sans négliger pour autant l'effort d'encadrement éthique de cette activité), Camoëns se montre encore une fois très moderne. Vasco de Gama est celui qui exécute, avec fermeté et discipline, les instructions royales, son souverain étant appelé à devenir l'un des plus grands marchands du monde une fois qu'aura été définitivement ouverte cette ère de grands circuits d'échanges.

Tel fut le long parcours de Camoëns : il vit pendant dix-sept ans les péripéties d'un voyage en Inde, il fait la guerre, il va en Extrême-Orient, il affronte l'exil, l'adversité, les périls, la disgrâce, la souffrance, le désespoir, bref, il connaît dans sa chair le prix humain et matériel des grandes découvertes.

Cette expérience personnelle, si on en cherche trace dans *Les Lusitades*, s'ordonne autour de quelques thèmes majeurs. Il dévoile l'homme, qui manie l'épée et la plume avec la même dextérité tout en se répandant en d'amères lamentations, plus ou moins moralisatrices, sur l'oubli ou l'injustice dont il se juge victime, ou bien il évoque le naufrage qu'il vécut. Il fait allusion à ses drames amoureux qu'il transpose dans l'épisode de l'Île des Amours avec la figure pathétique du géant Adamastor et la persécution des nymphes par le soldat Leonardo Ribeiro. Il affirme, enfin, la conscience qu'il a de son génie, de ses dons et de sa capacité à continuer de chanter les gloires présentes et futures de sa patrie.

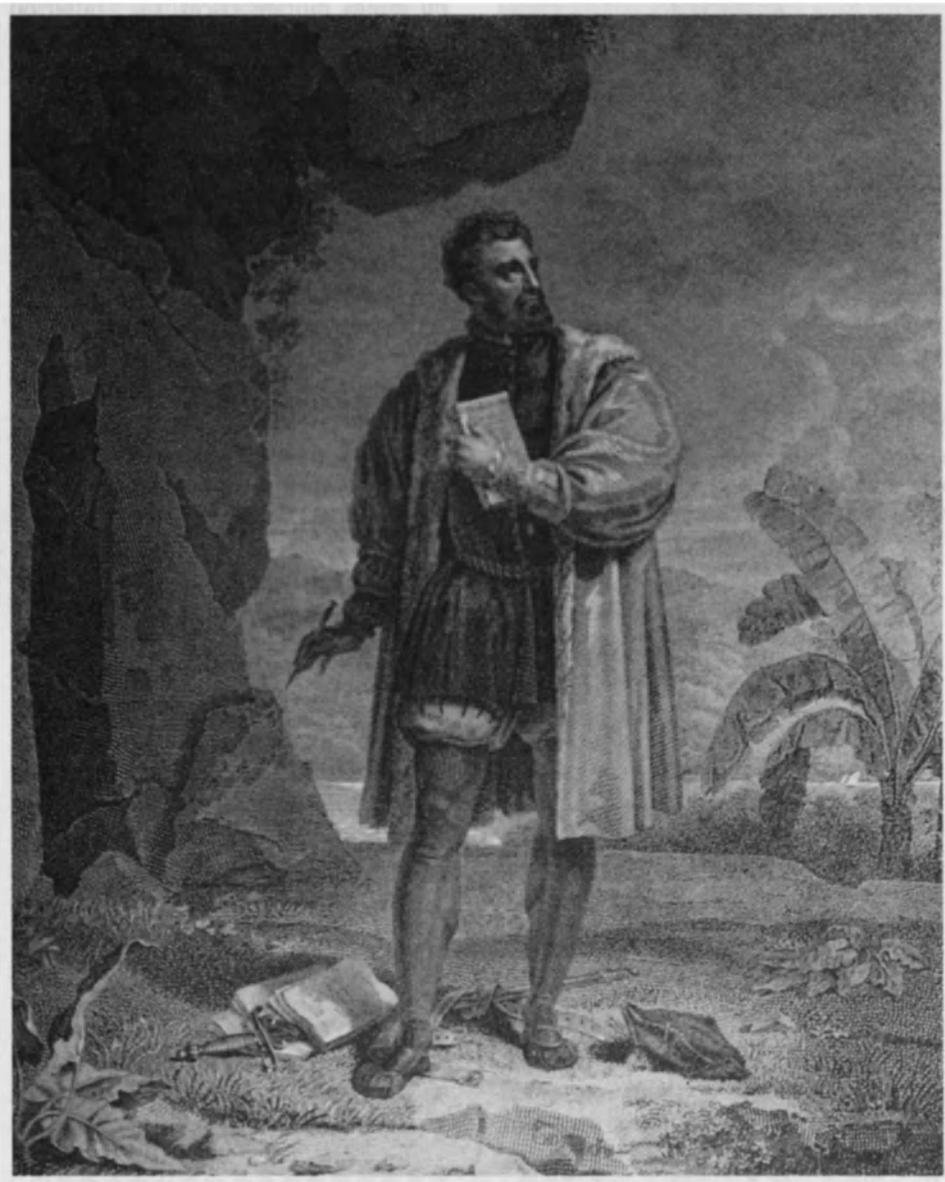
Toute l'œuvre de Camoëns (des centaines de poèmes lyriques de genres divers, des lettres et des pièces de théâtre) traduit les contradictions de son être, écartelé entre la nostalgie d'une harmonie suprême et un sens aigu de l'incohérence et de la confusion du monde ; entre l'affirmation de la liberté humaine, du libre arbitre et la conscience révoltée de n'être qu'un jouet aux mains du destin ; entre l'implacable permanence du malheur et la brièveté de la vie et du bonheur. Ce déchirement aboutit à une rupture entre le « mal présent » et le « bien passé », qui donne à cette œuvre ses accents les plus poignants. ■

Les citations de Camoëns sont extraites de *Les Lusitades* de Luis de Camoëns, traduction de Roger Bismut, Les Belles Lettres, Paris 1980, Collection Unesco d'œuvres représentatives. N.D.L.R.

VASCO GRAÇA MOURA, homme de lettres portugais, a consacré de nombreuses études à Luis de Camoëns, dont la plus récente est *Os Penhascos e a Serpente e outros ensaios camonianos* (1987, Les rochers et le serpent, et autres essais camoniens). Il assume les fonctions de Commissaire général du Portugal pour l'Exposition de Séville de 1992, ainsi que pour la Commémoration des découvertes portugaises.

# LES LUSIADES, MYTHE DE L'AMOUR UNIVERSEL

PAR EDUARDO LOURENÇO



Portrait imaginaire du poète Luis de Camoëns tiré d'une édition des *Lusiades* parue en 1817 à Paris et illustrée par divers artistes européens.

DANS tout événement se superposent le fait et le sens. Les découvertes maritimes occidentales des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles, dans lesquelles les Portugais ont joué un rôle capital, apparaissent comme un fait parmi d'autres de la longue odyssée humaine. Mais sur le plan du sens, elles marquent l'apogée de l'Odyssée ancienne, l'élargissement de l'antique aventure phénicienne et grecque à toutes les mers du globe. En 1520, Magellan, un Portugais naviguant pour le compte du roi d'Espagne, met un terme symbolique au cycle des découvertes modernes. Après lui commence l'ère de l'exploration méthodique et scientifi-

que de cette « mer sans fin » à laquelle se réfère au 20<sup>e</sup> siècle Fernando Pessoa, nouvelle « mare nostrum » agrandie aux dimensions du monde.

Si cette image excède l'espace maritime réel parcouru de l'aube du 15<sup>e</sup> siècle au voyage de Magellan par les marins portugais, italiens, espagnols ou d'autres nations européennes, elle résume symboliquement ce qui sépare les anciennes navigations des modernes. Dans les premières décennies du 16<sup>e</sup> siècle, les Occidentaux vérifient concrètement que la Terre est ronde et, forts d'un « savoir qui doit tout à l'expérience », pour reprendre un vers des *Lusiades*, ils savent qu'une

autre mer s'étend de l'Europe au Japon, du Groenland à la Terre de feu.

Ce savoir a été acquis durement, péniblement, après plus d'un siècle d'une exploration intermittente mais méthodique, dont les débuts, plutôt modestes, permirent la connaissance de l'Atlantique Sud, le repérage systématique de toute la côte ouest de l'Afrique. En arrière-plan de cette exploration se profilait le rêve de contourner ce continent, encore méconnu par les Européens, pour atteindre les Indes. Le plus étonnant dans cette aventure, c'est qu'elle ait pu être menée pendant si longtemps par un seul pays, le Portugal, qui employait souvent à son service des ressortissants étrangers (génévois, catalans, même castillans) sans que d'autres nations, autrement puissantes, riches elles aussi de traditions maritimes, aient cherché à l'imiter. Cela vient, pour une grande part, de ce que les navigations portugaises n'ont pas été à leur début des entreprises privées, comme le furent à la même époque celles des grands armateurs génois, catalans, vénitiens, puis celles des navigateurs français et anglais, mais une sorte d'*entreprise d'Etat*, même si celui qui en prenait l'initiative n'était qu'un prince et non pas le roi.

Ce qui frappe aussi dans l'aventure maritime portugaise, aventure moderne par ses moyens comme par ses conséquences, c'est, paradoxalement, son caractère « médiéval ». Entendons par là son caractère tout à la fois technique, marchand et religieux. Quand Camoëns écrit son poème, un siècle et demi après les débuts de l'exploration maritime, dans un contexte déjà tout à fait moderne, ce trait commande encore sa vision du monde.

Le but poursuivi par les Portugais au fil de leurs voyages se confond avec ce qu'il faut bien appeler une croisade. Si leurs caravelles arborent sur leurs voiles la croix chrétienne, ce n'est pas comme un pur symbole. A cette époque, dans une perspective vraiment « moderne », c'est-à-dire bourgeoise, comme celle de Gênes ou de Venise, un tel signe aurait paru un obstacle à la communication avec des peuples aux cultures et aux religions autres. Ce n'est pas une association marchande, privée, qui est à l'origine des explorations maritimes portugaises du 15<sup>e</sup> siècle, mais un *Ordre*, une institution, tout à la fois religieuse et militaire, disons même : militante. Plus tard, l'entreprise deviendra



« royale » et, à ce titre, plus « laïque », si tant est que ce mot ait un sens dans le Portugal d'alors, mais cette dimension religieuse des découvertes ne s'effacera jamais. C'est là ce qui en fait un moment extrêmement complexe de l'histoire de la culture occidentale.

Personne n'a mieux saisi cette complexité que Camoëns qui a chanté ce moment à la fois comme une aventure inouïe de l'esprit humain, une accélération formidable de la connaissance de l'univers et de ses énigmes, bref, un défi relevé par les hommes contre les dieux, et comme une croisade de l'homme chrétien, porteur d'une foi récemment ébranlée chez d'autres peuples d'Europe.

Poème unique, non seulement dans le contexte de la culture portugaise, mais européenne, *Les Lusiades* ont toujours suscité autant de perplexité que d'admiration, de Cervantès à Ezra Pound. Car il est un carrefour temporel. Son temps historique, c'est la fin de la Renaissance, temps crépusculaire encore plein d'énergie vitale et de sensualité, mais c'est aussi l'aube du Baroque avec ses jeux ambigus entre le jour et la nuit. Et à l'exaltation des exploits maritimes, dans leur audacieuse modernité, se mêle chez Camoëns une fascination pour les modèles culturels anciens, même si cet attrait n'a rien de passif mais relève aussi du défi. Au sens propre et figuré, *Les Lusiades* se trouvent à la croisée des temps, à ce moment où l'Occident et, en particulier, la Péninsule ibérique, hésite entre l'ouverture à un nouvel espace, cosmique et historique, dont les découvertes sont elles-mêmes le signe, et le repli sur des certitudes éthiques et religieuses qu'ont sapées les bouleversements matériels et conceptuels de la Renaissance.

Des découvertes portugaises, Camoëns retient d'abord un certain côté chevaleresque, mais une chevalerie au caractère plus réaliste que celle, onirique, de l'Arioste. Il rejette le désordre moral que l'expansion conquérante a entraîné avec elle : ambition effrénée, corruption, abus de pouvoir, dont il a pu constater de ses yeux, en Orient, les effets ravageurs.

Mais surtout — c'est là que le poème élève une geste nationale à la dignité d'un mythe universel — non content de les transposer en une péripétie héroïque de la connaissance planétaire, il en fait une sorte de chant érotique supérieur, une version à la fois naturaliste et néoplatonicienne du « Triomphe de l'Amour universel » dont les Portugais seraient, en quelque sorte, les argonautes. Vision encore abstraite, le thème célèbre de Pétrarque devient sous la plume de



Camoëns, un thème pleinement dionysiaque, lien et lieu d'harmonie non seulement entre ciel et terre, mais entre les membres d'une humanité jusqu'alors disjointe par l'espace, la race et les préjugés. La Nature entière s'associe à la fête qui couronne les exploits des marins de Vasco de Gama. Ce qui n'était, au départ, qu'un chant d'exaltation nationale devient, dans le célèbre épisode de l'« Ile des Amours », une épopée de l'amour même, esprit et sens confondus. L'aventure héroïque, la lutte de l'homme avec les éléments hostiles se termine allégoriquement dans l'Île, rêve d'un paradis où la force et la violence

guerrières prennent les couleurs de l'amour et l'amour celles d'une nouvelle alliance entre les hommes.

Certes, cette œuvre porte encore la marque de certains préjugés de l'homme occidental : nous sommes à une époque où son militantisme religieux est d'autant plus ardent qu'il sent sa foi secrètement menacée. Malgré cet européocentrisme fatal, par sa pulsion universaliste, son énergie éthique, sa prise en compte de l'espace humain dans sa totalité physique et spirituelle, il n'est pas simplement un éloge des découvertes perçues comme un simple fait divers, si glorieux soit-il, de l'histoire d'un peuple. Plus encore que le chant par excellence d'une heure zénithale du destin portugais, *Les Lusiades* sont le grand poème de la dérive européenne sur de nouveaux rivages, espace mais aussi temps ouvert à l'infini. ■

EDUARDO LOURENÇO, critique littéraire et essayiste portugais, a enseigné dans plusieurs universités européennes et notamment à la Faculté des lettres de Nice, entre 1965 et 1988. Parmi ses œuvres les plus récentes, signalons *Fernando, rey da nossa Baviera* (Fernando Pessoa, roi de notre Bavière, paru en français en 1988) et *Nós e a Europa ou as duas razões* (1988, Nous et l'Europe, ou les deux raisons). Il a reçu en 1988 le Prix européen de l'essai de la Fondation Charles Veillon de Lausanne.

En haut, gravure de l'édition des *Lusiades* de 1817 illustrant l'arrivée de Vasco de Gama dans l'Île des Amours, thème de l'un des derniers chants du poème. Ci-dessous, scène du film *L'Île des Amours* (1982), du cinéaste portugais Paulo Rocha.



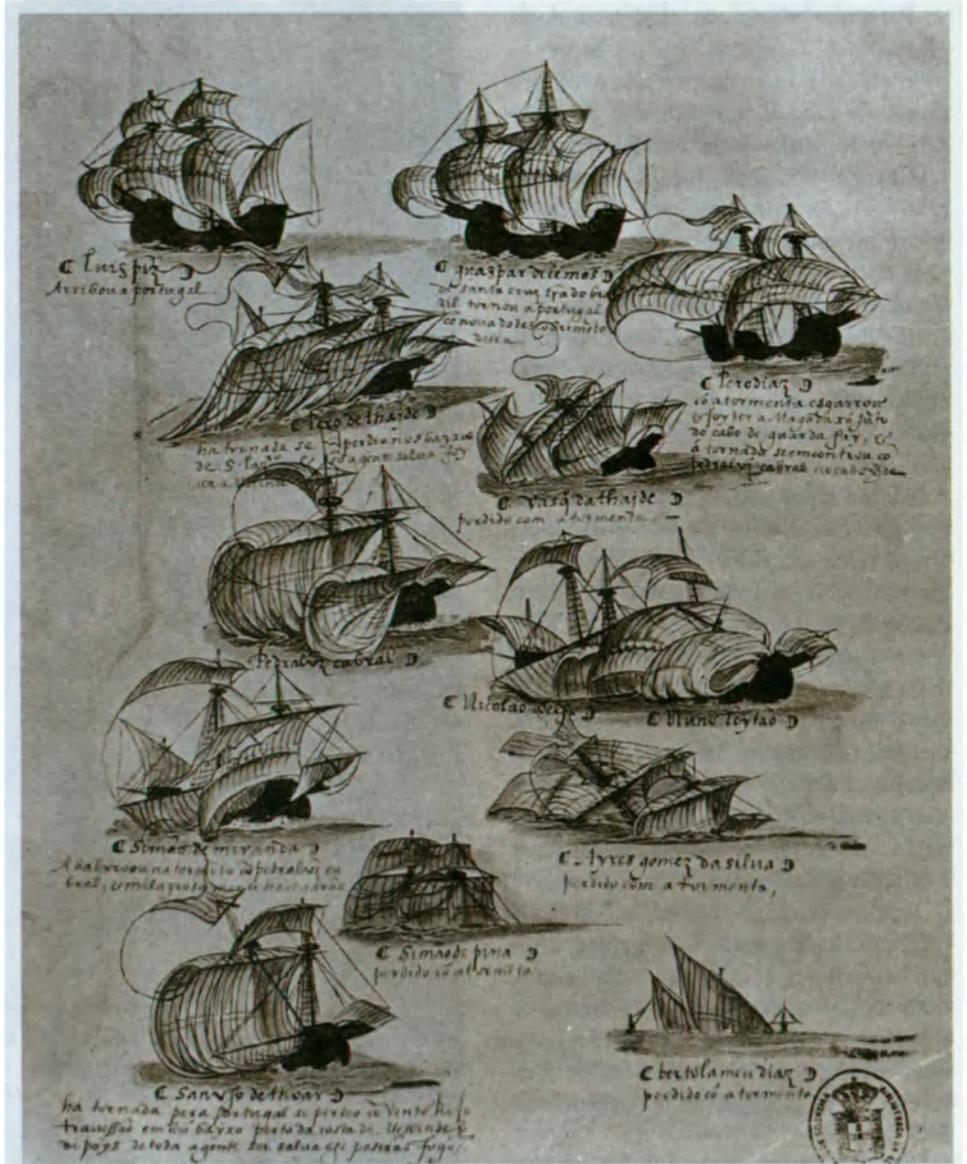
# CAMOENS ET LE BRÉSIL

PAR JOSUE DE SOUZA MONTELLO

*Le Brésil fut découvert par le navigateur portugais Pedro Alvares Cabral en 1500. Jusqu'au 17<sup>e</sup> siècle, la colonisation ne dépassa pas les plaines côtières. Par la suite, l'occupation de l'intérieur fut surtout l'œuvre d'aventuriers, les bandeirantes, qui poussèrent leur pénétration plus loin que ne le prévoyait le traité de Tordesillas, lequel déterminait la frontière avec les possessions espagnoles. Ainsi naquit un pays de la dimension d'un continent, représentant à lui seul*

*près de la moitié de la superficie et de la population de l'Amérique du Sud. Au début du 19<sup>e</sup> siècle, s'étant donné pour empereur le fils du roi du Portugal, Dom Pedro (Pierre I<sup>er</sup>), le jeune Etat accéda de façon quasi naturelle à l'indépendance.*

*Malgré les violences inhérentes à toute conquête, la colonisation portugaise aux 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> siècles a constamment préféré le commerce maritime à l'occupation militaire. Néanmoins, à partir du 17<sup>e</sup> siècle, les Portugais ont commencé à voir dans ces nouveaux territoires une seconde patrie plutôt que de simples comptoirs*



Dessin tiré du *Livro das Armadas* conservé à l'Académie des sciences de Lisbonne. Y figurent les naos (nefs) de la flotte que Pedro Alvares Cabral conduisit sur les rivages du Brésil en 1500.

*d'exportation. Cette volonté d'entente et d'intégration s'explique, selon le sociologue brésilien Gilberto Freyre, par le fait qu'au moment où il entreprit son expansion planétaire, le Portugal était déjà riche de multiples échanges culturels et ethniques entre l'Europe et l'Afrique.*

*Dans cette fraternisation luso-brésilienne, le rôle de l'œuvre de Luis de Camoëns fut considérable. Il suffit de lire des auteurs brésiliens tels que Manuel Bandeira et Josué Montello pour constater qu'elle fut une référence constante et un facteur d'union pour les cultures d'expression portugaise.*



SI le Brésil est peu présent dans l'œuvre de Camoëns, l'influence du poète portugais sur la littérature brésilienne, que ce soit directement ou à travers les études qu'elle a suscitées, n'a cessé d'être considérable.

Chez un de nos premiers poètes, Bento Teixeira, en qui certains voient le père de la littérature brésilienne, avec sa *Prosopopeia* (*Prosopopée*) — poème épique consacré aux terres nouvelles et aux populations inconnues rencontrées Outre-Atlantique —, cette empreinte est nettement sensible dans la transparence et le souffle épique de ses huitains. A ce propos, Alfredo Bosi, un historien qui fait autorité en la matière, déclare dans son *Histoire concise de la littérature brésilienne*, en prologue à son chapitre sur les grands auteurs brésiliens de l'époque coloniale : « L'imitation des *Lusiades* est constante, et porte aussi bien sur la structure du texte que sur les références mythologique ou les tournures syntaxiques ».

La grandeur d'un poète ne réside pas seulement dans l'œuvre qu'il crée, mais aussi dans celle qu'il suscite, par imitation ou gravitation — comme s'il entraînait dans son orbite aussi bien ses contemporains que ses continuateurs. Et de fait, nombreux sont les poètes, les essayistes et les critiques brésiliens — baroques, romantiques, réalistes ou symbolistes, et même modernistes — qu'il entraînera dans sa trajectoire.

Joachim Maria Machado de Assis (1839-1908) — poète et prosateur d'égale force — se réclame spontanément de lui. Il en va de même pour Alberto de Oliveira (1857-1937), le plus brillant représentant de l'école parnassienne au Brésil : dans l'inspiration, l'envergure de l'œuvre poétique et la virtuosité formelle, on reconnaît sans peine l'ascendant de l'auteur des *Lusiades*.

Voici d'ailleurs une anecdote à mon avis fort révélatrice du culte que vouait à Camoëns le poète des *Canções românticas* (1878, *Chansons romantiques*). Un jour, au cours d'une séance de l'Académie brésilienne, Alberto de Oliveira fut victime d'une insuffisance respiratoire. Appelé auprès de lui, le professeur Aloysio de Castro, son médecin, au lieu de lui administrer les médicaments habituels, se mit à l'entretenir de tout autre chose. Soudain, il récita un vers des *Lusiades* et demanda au poète de lui rappeler à quelle strophe il appartenait. Alberto de Oliveira, alors très âgé, récita aussitôt d'une voix affaiblie le chant entier des *Lusiades* où figurait la strophe. Puis il annonça avec un sourire que son malaise était passé.

A l'éclosion du Modernisme, le poète symboliste Manuel Bandeira (1886-1968), du sanatorium de Clavadel en Suisse où il se faisait soigner en compagnie de Paul Eluard, écrivit ce sonnet, tout pénétré de sa fascination pour la poésie camonienne :

*Quand ton âme est par le mal de ta race  
envahie d'un triste et vil brouillard,  
cherche toujours la gloire qui ne passe  
dans ton hymne à l'héroïsme et à la grâce.*

*Génie rendu pur par l'infortune  
tu résumas tout ce qui est grand  
Poète et soldat... en toi resplendit immaculé  
l'amour de la sublime patrie portugaise.*



Les motifs d'inspiration américaine et la représentation d'Indiens du Brésil se multiplient dans l'art portugais à partir du 16<sup>e</sup> siècle. Ci-dessus, une allégorie de l'Amérique sur un panneau d'*azulejo* (peinture sur faïence) d'un ancien palais devenu le musée Municipal de la ville de Viana do Castelo, au Portugal.

*Tant que ce chant fier résonnera dans l'esprit  
des fils de ceux qui bravant le danger  
plantèrent une croix sur chaque continent,*

*Elle ne mourra point sans poètes ni soldats,  
la langue en laquelle tu chantas virilement  
d'illustres armes et blasons.*

A mes yeux, ce petit poème, par sa concision, son vibrant lyrisme et sa rigueur formelle est le plus bel hommage rendu par la littérature brésilienne, sous la plume d'un de ses meilleurs poètes contemporains, à l'œuvre de Camoëns.

Quelles sont les valeurs essentielles de cette œuvre ? Je dirais d'emblée le caractère multiforme d'une expression poétique génialement adaptée à la sensibilité du poète comme à celle de son peuple et de son époque, qui vit le Portugal affirmer sa glorieuse expansion. Camoëns apparaît souvent étonnamment moderne par sa recherche formelle et sa volonté de transparence. J'ai cherché la trace dans toute la littérature d'expression portugaise de ce souci et cela a achevé de me convaincre que la clarté du vers camonien a enrichi extraordinairement la poésie du Moyen Age à nos jours.

Je conclurai par une autre anecdote, tout aussi révélatrice. Dans son livre *Vie et mort du bandeirante*, où il analyse les temps forts de la conquête d'est en ouest du territoire brésilien à laquelle participèrent des Portugais, des Espagnols et des Brésiliens, António Castilho de Alcântara Machado (1901-1935) recense les œuvres littéraires citées dans les actes notariés de l'époque, legs ou inventaires. Les noms de Camoëns et Quevedo, le poète épique et lyrique portugais et le romancier satirique espagnol, reviennent côte à côte. Et, fait encore plus révélateur, un bandeirante rédigea son testament au verso d'une page des *Lusiades*...

JOSUE DE SOUZA MONTELLO, écrivain brésilien, est l'auteur d'une œuvre abondante composée de romans, de pièces de théâtre et d'essais politiques et sociaux qui a été couronnée à plusieurs reprises dans son pays et à l'étranger. Membre de l'Académie brésilienne des lettres, de l'Académie portugaise d'histoire et de l'Académie internationale de culture portugaise, il est actuellement l'ambassadeur du Brésil auprès de l'Unesco.

# CHRONIQUE D'UNE RIVALITE

PAR IBN IYAS



« Marchands arabes habitant le détroit de La Mecque, du côté de l'Arabie », lit-on sur cette illustration du Codex Casanate qui atteste la présence des Portugais en mer Rouge au 16<sup>e</sup> siècle.

*Ibn Iyas, né en 1448 au Caire, est l'auteur d'une chronique en six volumes, totalisant plus de trois mille pages, sur l'histoire de l'Egypte. Selon l'usage de l'époque, elle commence avec la création du monde pour s'arrêter vers la fin de la vie de l'auteur, en 1522.*

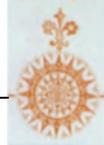
*Les dernières années d'Ibn Iyas sont aussi celles de l'Egypte des Mamelouks, qui est confrontée à un double défi : au nord-est, elle subit la pression croissante de la Turquie ottomane qui se prépare à dominer l'ensemble du monde islamique.*

*Au nord-ouest, le Portugal, qui a contourné l'Afrique et installé ses comptoirs dans l'océan Indien, menace les voies commerciales reliant, à travers l'Egypte, le monde arabe et l'Asie méridionale. En 1498, trois navires conduits par Vasco de Gama, jettent l'ancre à Calicut, sur la côte sud-ouest*

*de l'Inde. Dans leur sillage, les convois se succèdent sans interruption. En 1500, la flotte égyptienne est canonnée en rade de Calicut par l'escadre portugaise. Dès lors, des vaisseaux portugais interdisent l'accès de la mer Rouge, afin de barrer la route aux navires égyptiens et arabes affectés au commerce avec l'Inde.*

*L'Egypte va perdre sur les deux fronts. Le contrôle des mers lui échappe au moment même où elle abdique son indépendance politique face à Constantinople. Pour quatre longs siècles, elle va être réduite à une simple division administrative, une wilayat sur la carte de l'empire ottoman.*

*Ibn Iyas raconte, avec force détails vivants, ce tournant dramatique de l'histoire égyptienne. Les passages qui suivent portent en particulier sur l'irruption des Portugais dans l'économie arabe et la vie des Egyptiens.*



**E**N rabi' II 911 (septembre 1505), le sultan forma un corps expéditionnaire destiné à s'opposer aux incursions des Européens sur le littoral de l'Inde. Un grand nombre de soldats furent mobilisés et les préparatifs d'équipement furent activement poussés.

En djoumada' II (novembre), ce régiment comprenait des réservistes et des mamlouks sultaniens dont la majeure partie se composait de Maghrébins, d'archers noirs et de Turcomans. Le sultan y joignit des maçons, des charpentiers et des manœuvres pour construire des tours à Djedda et entourer la cité d'une enceinte. C'est le lundi 6 (4 novembre) que le corps d'armée mis sur pied pour l'expédition de l'Inde quitta le Caire au milieu d'une grande affluence. Housain Mouchrif commandait les mamlouks, les Turcomans et les Noirs, et les Maghrébins étaient sous les ordres du sieur Nour al-din Maslati ; cette troupe, qui devait rejoindre Djedda par mer, partit s'embarquer à Suez. Le sultan les fit accompagner d'un certain nombre de vaisseaux chargés d'approvisionnement et d'armes.

En safar 912 (juillet 1506), on eut des nouvelles du détachement dirigé sur l'Inde pour s'opposer aux incursions des Européens. Aussitôt arrivé à Djedda, le général en chef Housain avait commencé à ériger des tours sur la côte, avec la collaboration de l'armurier Sonqour et du Maghrébin Maslati. C'était ce qu'il y avait de mieux à faire, et ces constructions furent très belles. La même armée s'était emparée de Souakim sans coup férir : les épices qui y étaient entreposées furent confisquées et la population déportée. Le sultan se réjouit fort de ces succès.

En dhoul-hidjja (avril-mai 1507), le courrier du pèlerinage vint rendre compte que l'armée égyptienne avait fait son entrée à La Mecque et accompli la Station pieuse à Arafat. Il ajoutait que les Européens continuaient leurs incursions sur le littoral de l'Inde, que Housain, le général en chef de l'armée destinée à l'Inde, avait commencé la construction de tours sur le littoral de Djedda ainsi que de l'enceinte de la cité, et que des navires étaient prêts à partir pour Aden. Le sultan se montra heureux de ces nouvelles. Plus tard, l'audace des Européens ne connut plus de bornes : c'est ainsi que plus d'une vingtaine de leurs navires osaient sillonner la mer Rouge, attaquaient les vaisseaux marchands indiens, se tenaient en embuscade pour intercepter les convois, s'emparaient des cargaisons, en sorte que beaucoup d'importations furent arrêtées : de ce fait, on avait beaucoup de peine en Egypte à se procurer des turbans et des voiles de mousseline.

On prétendait que les Européens avaient réussi à pratiquer une brèche dans la digue construite par Alexandre le Macédonien, fils de Philippe ; cette brèche avait été faite dans une montagne séparant la mer de Chine de la Méditerranée. Les Européens s'étaient acharnés pendant des années à élargir cette coupure pour faire passer leurs vaisseaux en mer Rouge. Telle avait été l'origine de cette guerre de course.

En cha'ban 914 (décembre 1508), on apprit que l'armée envoyée dans l'Inde sous le commandement de l'émir Housain, avait remporté une victoire sur les Européens qui infestaient l'océan Indien. Un butin considérable avait été enlevé. Sur l'ordre du Sultan, enchanté de ces nouvelles, les tambours retentirent pendant trois jours consécutifs. Housain demandait des renforts pour venir à bout du restant des forces européennes.

L'intendant de la maison privée Ala al-din partit le 11 mohar-ram 915 (1<sup>er</sup> mai 1509) pour Tor surveiller la mise en chantier des vaisseaux destinés à l'expédition de l'Inde.

En safar 915 (juin 1509), on apprit que l'armée de l'Inde, commandée par Housain Mouchrif, avait subi une défaite écrasante : les Européens l'avaient anéantie et avaient pillé tous leurs navires. Le sultan se montra vivement préoccupé de ces nouvelles.

En safar 916 (mai 1510), un ambassadeur du prince de Cambaye, Mahmoud Chah, et d'autres seigneurs de l'Inde, apportèrent des missives dans lesquelles ces princes demandaient avec instance l'envoi de troupes sur le littoral de l'Inde, infesté par les pirates européens. Leur audace ne connaissait plus de bornes et ils songeaient maintenant à s'établir dans le pays, depuis qu'ils avaient fait subir une défaite à Housain, le commandant du corps expéditionnaire égyptien.

Le jeudi 30 ramadan 918 (9 décembre 1512) on vit revenir, après une absence d'environ sept ans et trois mois, l'émir Housain, celui-là même qui avait dirigé l'expédition de l'Inde. Au cours de sa campagne, il avait eu des engagements avec les Européens ; il avait donc été exposé à bien des peines et à des périls sans nombre. On se souvient qu'il avait été chargé de surveiller la construction du mur d'enceinte et des tours de Djedda : ce furent de beaux ouvrages. Il avait assumé pendant ce temps les fonctions de préfet de Djedda et s'était montré à cette occasion plein de jactance et d'arbitraire : les commerçants s'étaient vu imposer une taxe de dix pour cent, et la population, qui avait extrêmement souffert de ses injustices, l'avait trouvé insupportable. Il s'était mis en rapport avec certains princes de l'Inde, et, à son retour en Egypte, il ramenait un ambassadeur du roi Mozaffar Chah ibn Mahmoud, prince de Cambaye, dont le père venait de mourir. Ce diplomate venait solliciter du calife un diplôme d'investiture pour Mozaffar Chah. Le sultan décerna des robes d'honneur à l'émir Housain et à cet ambassadeur, qui quittèrent la Citadelle en cortège solennel.

Année 920 (1514). Aucun arrivage n'avait lieu au port de Djedda à cause des corsaires européens qui sillonnaient l'océan Indien : il y avait bien six ans que des marchandises n'avaient pas été déchargées dans le port de Djedda.

Afonso de Albuquerque, le gouverneur de l'« Etat de l'Inde » à l'époque où les Portugais livraient une concurrence commerciale et militaire dans l'océan Indien aux pays islamiques de la région, comme l'évoque la chronique d'Ibn Iyas. Dessin portugais du 16<sup>e</sup> siècle.





Mombasa (dans l'actuel Kenya), selon une gravure du *Civitates Orbis Terrarum* (1577) de Georgius Brannius et Franz Hagenberg. Place forte portugaise de l'océan Indien, elle vit partir Vasco de Gama pour son voyage historique et fut l'enjeu des rivalités qui opposèrent Portugais et Arabes pendant plus d'un siècle.

Le jeudi 13 djoumada I 920 (6 juillet 1514), un détachement fut formé pour l'Inde afin de s'opposer aux attaques des Européens, dont nous avons signalé la recrudescence.

Le jeudi 20 djoumada I 920 (13 juillet 1514), le préfet de Djedda faisait savoir que les Européens continuaient leurs agressions contre le littoral du Yémen et qu'ils venaient de s'emparer de Kamaran, comptoir des marchandises de l'Inde. Le général Housain suppliait le sultan d'envoyer au plus vite des renforts avant que les Européens occupent tout le littoral du Yémen, et d'ailleurs il craignait une attaque de Djedda.

Le lundi 12 djoumada I 921 (24 juin 1515), le sultan alla siéger à l'Hippodrome pour passer en revue le cinquième régiment : plus de six cents d'entre ces soldats furent inscrits pour partir dans l'Inde ; il y avait parmi eux de jeunes recrues, mamlouks du sultan, des vétérans et des réservistes. Ayant eu connaissance des méfaits sans cesse accrus des Européens dans l'océan Indien, infesté de navires européens, le sultan pensa à faire construire une vingtaine de bateaux à Suez, à les charger d'armes, de fusils et de canons, ainsi que d'autres engins de guerre. Salman l'Ottoman fut nommé amiral de cette flotte, ayant sous ses ordres un grand nombre de marins, ottomans et maghrébins, en tout deux mille hommes, peut-être davantage. Après avoir fait choix des soldats, le sultan les invita à partir au plus vite.

Durant le mois de cha'ban 923 (août 1517), on vit revenir l'amiral ottoman Salman, qui avait accompagné la flottille envoyée par le sultan Ghauri dans l'Inde. On apprit alors que cet amiral avait fait jeter à la mer Housain, le préfet de Djedda : c'était le résultat d'une vieille inimitié, qui datait du règne de Ghauri. Après la mort de ce dernier, Salman, devenu le plus fort, avait tué Housain : telle était du moins la version qui courait. Salman ramenait un certain nombre d'Européens capturés dans l'océan Indien : ils y faisaient la guerre de course et interceptaient les navires marchands qui sillonnaient cette mer. L'amiral Salman, conjointement avec Housain, le préfet de Djedda, avait conquis quelques villes de l'Inde : ils en avaient rapporté des richesses incalculables.

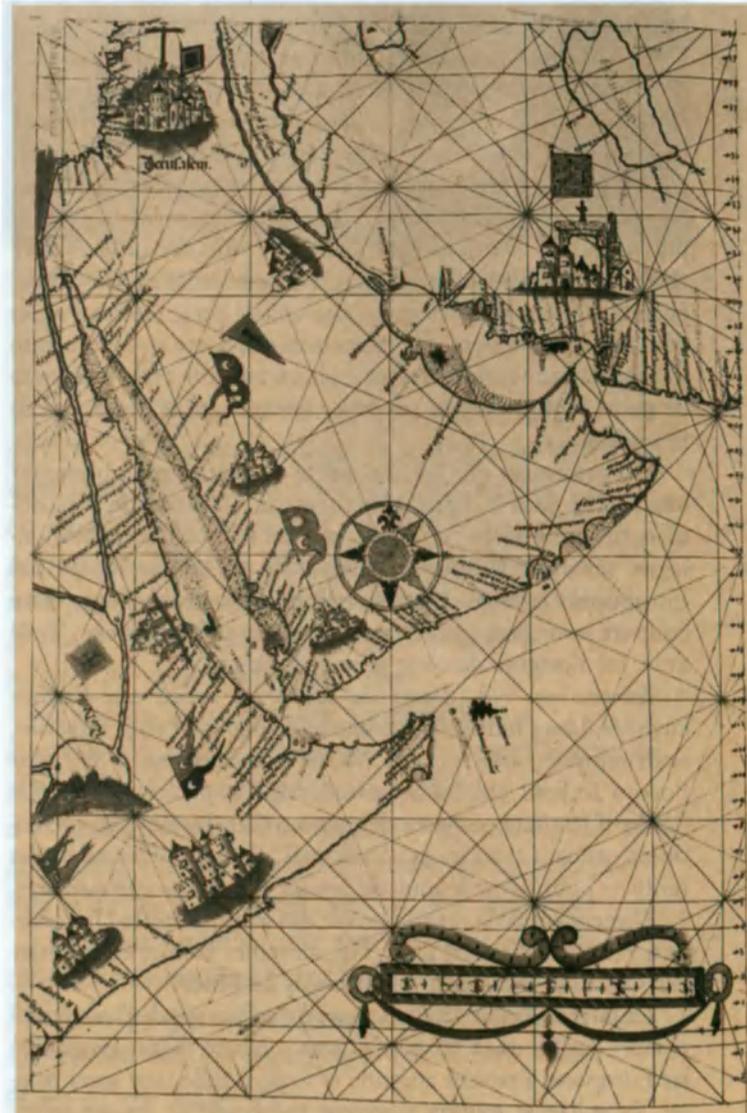
Selon des renseignements émanant de La Mecque, pendant le mois de djoumada II 924 (juin 1518), des corsaires européens sillonnaient la mer Rouge et interceptaient les navires marchands. Le chérif avait envoyé un rapport au prince des émirs, gouverneur de l'Égypte, le priant d'envoyer au plus vite un corps expéditionnaire, car les craintes étaient vives d'une atta-

que par surprise du port de Djedda, dont les musulmans ne pourraient empêcher la conquête.

En ramadan 925 (septembre 1519), on apprit de La Mecque qu'en mer Rouge, dans les parages de Djedda, on avait signalé une quarantaine de vaisseaux européens qui attaquaient et interceptaient les navires marchands. Au vu de ces informations, le prince des émirs, gouverneur de l'Égypte, après une revue des mamlouks circassiens et des autres corps, désigna environ trois cents soldats, tant mamlouks que cavaliers volontaires, qui devaient accompagner les pèlerins et tiendraient garnison à Djedda pour résister aux Européens en cas d'attaque par surprise.

Le jeudi 28 ramadan 925 (23 septembre 1519), ce fut le départ du corps désigné pour le port de Djedda. Le contingent qui se mit en marche ce jour-là se composait de mamlouks circassiens et de Turcomans — en tout environ trois cents hommes, pris dans ces deux régiments. Le commandant était un Ottoman nommé Housain, agha des cheveu-légers. Ils allaient à Suez, d'où ils s'embarqueraient en mer Rouge sur Djedda. On parlait beaucoup des raids dévastateurs des Européens qui naviguaient dans les parages du port de Djedda et étaient la terreur des négociants. ■

Cette carte très proche de la réalité vient d'un traité nautique anonyme de 1560 conservé dans les archives du ministère des Finances à Lisbonne ; elle représente les régions formant le centre de l'« Etat de l'Inde », notamment l'Inde proprement dite, ainsi que la Perse, l'Arabie et la mer Rouge, et indique les places fortes comme Goa, Ormuz et Aden.





# LA CROIX ET LES EPICES

PAR JOHN CORREIA AFONSO

**E**POPEE de la nation portugaise, *Les Lusiades* de Luis de Camoëns paraissent en 1572. Leur auteur retrace la geste d'un petit pays qui en un peu plus d'un siècle a porté sa foi et son drapeau à travers les océans de l'Afrique au Brésil et jusqu'au lointain Japon. Camoëns y célèbre ces héros qui « délaissant leur patrie lusitanienne, ont frayé des voies jusqu'à Ceylan et au-delà, sur des mers que nul n'avait défrichées avant eux ». Son poème nous rappelle aussi le rôle déterminant du Portugal dans la grande entreprise de « cartographie humaine universelle » qui débute avec le grand voyage de Vasco de Gama en Inde en 1497-1498 et qui durera deux siècles.

Sans s'étendre sur les raisons qui ont présidé à ces grandes découvertes, rappelons qu'en ce qui concerne les Portugais, l'historien anglais Charles Boxer en distingue chronologiquement quatre principales : le zèle apostolique, la soif de l'or de Guinée, le mythe du Prêtre Jean\* et le commerce des épices.

Quels que fussent leurs motifs, il reste que les premiers explorateurs portugais ont élargi la vision du monde des Européens et leur ont permis de s'en faire une idée plus exacte. A la fin du 15<sup>e</sup> siècle, la représentation de l'échelle des latitudes révolutionne la cartographie ; par la suite, grâce aux exploits de ses

grands navigateurs, le Portugal devient le centre européen du savoir cartographique et géographique. En 1502, le fameux planisphère d'Alberto Cantino offre la première description des découvertes portugaises en Inde.

Les navigateurs portugais ne se contentaient pas de baliser les mers : c'étaient aussi des commerçants, des conquérants et des colons dont l'installation sur les côtes d'Afrique et d'Asie correspond très exactement aux débuts de cet expansionnisme maritime de l'Europe et de la chrétienté qui marque, plus que tout autre phénomène, la rupture entre le Moyen Age et les temps modernes.

Les grandes découvertes des Espagnols et des Portugais marquent effectivement le début d'une ère nouvelle, car auparavant l'histoire des civilisations se caractérisait surtout par la dispersion et l'isolement des différents rameaux de l'humanité.

Comme le souligne Boxer, « ce sont les navigateurs portugais et les conquistadors castillans, ces enfants de l'extrême occidental de la chrétienté, qui ont réuni, pour le meilleur et pour le pire, les rameaux dispersés de la grande famille humaine. Pour la première fois, l'humanité prenait conscience, même si c'était confusément, de son unité fondamentale. »

Cette unité allait être encore renforcée par les liens du commerce. Car les contacts se développaient non seulement entre les deux hémisphères, mais aussi, grâce aux échanges maritimes des marchands européens, entre différentes contrées d'Asie — Inde, Insulinde, Chine, Japon.

Les Portugais ont ainsi montré aux Européens comment établir des relations fructueuses avec des pays d'ancienne civilisation, et s'ils ne furent pas toujours irréprochables dans leurs rapports avec les peuples et les souverains locaux, leur comportement était généralement dicté par le respect mutuel, voire une sorte de « cousinage » amical.

Contrairement à un préjugé assez répandu, les navigateurs portugais étaient moins des conquérants que des marchands. Au 16<sup>e</sup> siècle, les possessions portugaises d'outre-mer comptaient probablement moins de 10 000 hommes valides originaires de la métropole. Il eût été fou de prétendre conquérir l'Inde avec

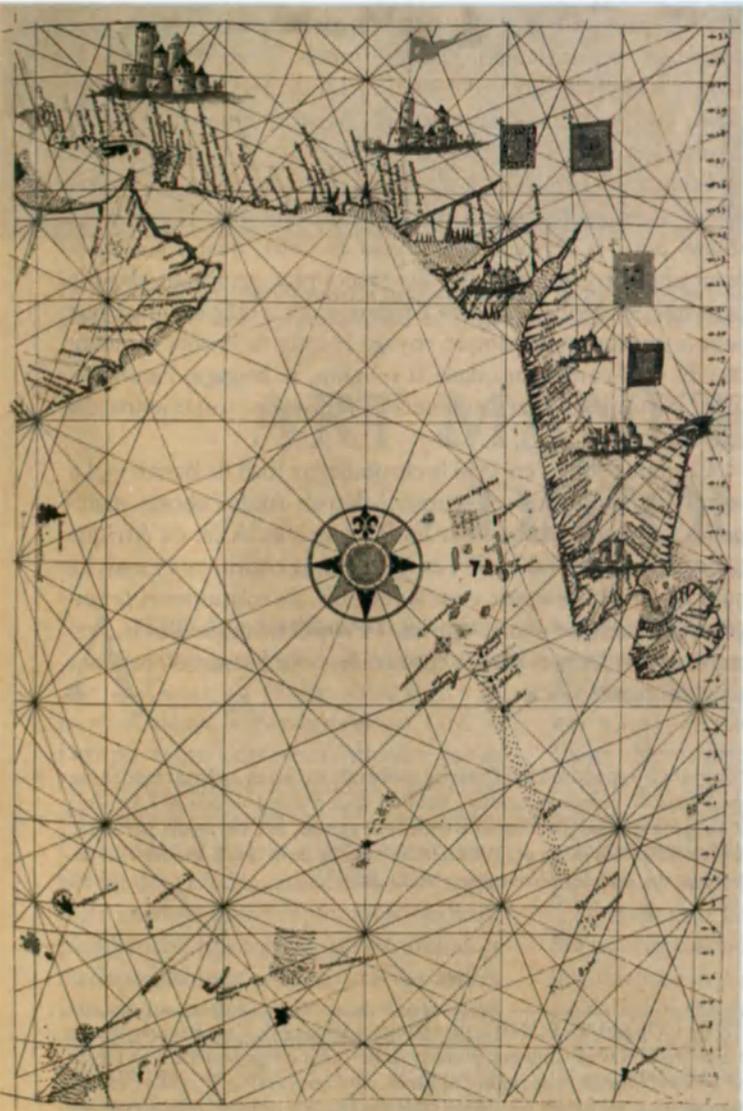


Illustration du Codex Casanate représentant des habitants de la Chine, que les Portugais atteignirent en 1513.



cette poignée d'hommes. C'est pourquoi la formule ronflante *Estado da India* (Etat de l'Inde) n'a jamais désigné en fait qu'une série de comptoirs plus ou moins contrôlés par les Portugais le long des grandes routes commerciales.

Le moteur de cette expansion était donc plus l'appât du gain qu'une ambition politique ou militaire, mais il y avait aussi une autre raison : le zèle évangéliste et missionnaire. Des marins de Vasco de Gama, à qui l'on demandait ce qui les avait poussés à s'aventurer si loin de leur pays, auraient répondu : « la Croix et les épices ». Cette étroite association de Dieu et de Mammon est la marque de l'empire oriental des Portugais, mais aussi de leurs possessions d'Afrique et d'Amérique du Sud.

Le rigorisme religieux des Portugais, joint au fait qu'ils ne semblent guère s'être souciés d'adapter leur catholicisme à la culture et à la sensibilité indiennes, ont incité de nombreux historiens à ne voir dans leur prosélytisme qu'une manifestation parmi d'autres de l'expansionnisme européen. D'autres mettent en avant que les missionnaires portugais ont au moins essayé de se désolidariser des menées politiques et économiques de leurs compatriotes.

On entend souvent dire que le colonialisme portugais se caractérisait par l'absence de préjugés racistes ou ethniques, mais c'est là une exagération. Certes, les colons portugais étaient probablement plus tolérants à cet égard que les Hollandais, les Anglais ou les Français. Comme critère de citoyenneté, l'administration portugaise retenait la religion catholique plutôt que la couleur de la peau, ce qui signifiait que les autochtones convertis devaient être considérés comme les égaux des Portugais. Néanmoins, les ordres religieux d'outre-mer ont longtemps refusé d'accueillir des non-Blancs dans leurs rangs, et en Inde, on faisait une discrimination entre les *Reinois* (Portugais de la métropole), et les *Indiatiques*, nés en Asie de parents portugais. Les souverains lusitaniens encouragèrent en Inde une politique de métissage dont l'exemple venait d'Afonso de Albuquerque, gouverneur de Goa.

La durable influence des Portugais en Asie s'explique par la diffusion de leur langue, devenue la *lingua franca* commerciale de l'Orient. Les Hollandais eux-mêmes, malgré leur supériorité maritime, renoncèrent à interdire la pratique d'une langue « si facile à parler et si facile à apprendre ».

Le 18 mai 1498, Vasco de Gama arrive en vue des côtes de l'Inde et deux jours plus tard, il jette l'ancre à Capocate, un port situé à quelques kilomètres de Calicut. Mais il doit attendre jusqu'à la fin du mois pour être reçu par le Zamorin (souverain) de Calicut, qui n'est nullement impressionné par les cadeaux du navigateur mais semble apprécier les lettres dont il est porteur.

Une deuxième escadre portugaise, commandée par Pedro Alvares Cabral, débarque en 1501. Son amiral se querelle avec le Zamorin puis, apprenant que la principauté rivale de Cochin souhaite commercer avec les Portugais, il y noue d'excellentes relations et y fait charger ses navires de poivre. Sur sa lancée, il se concilie les bonnes grâces du rajah de Cananor.

Toutefois, l'événement décisif qui marque la naissance de



Cette tapisserie flamande commandée au début du 16<sup>e</sup> par le roi du Portugal témoigne de la vogue des motifs orientaux et exotiques dans l'iconographie européenne de l'époque. On y voit des animaux — notamment un zèbre et des girafes — ramenés par les explorateurs portugais.

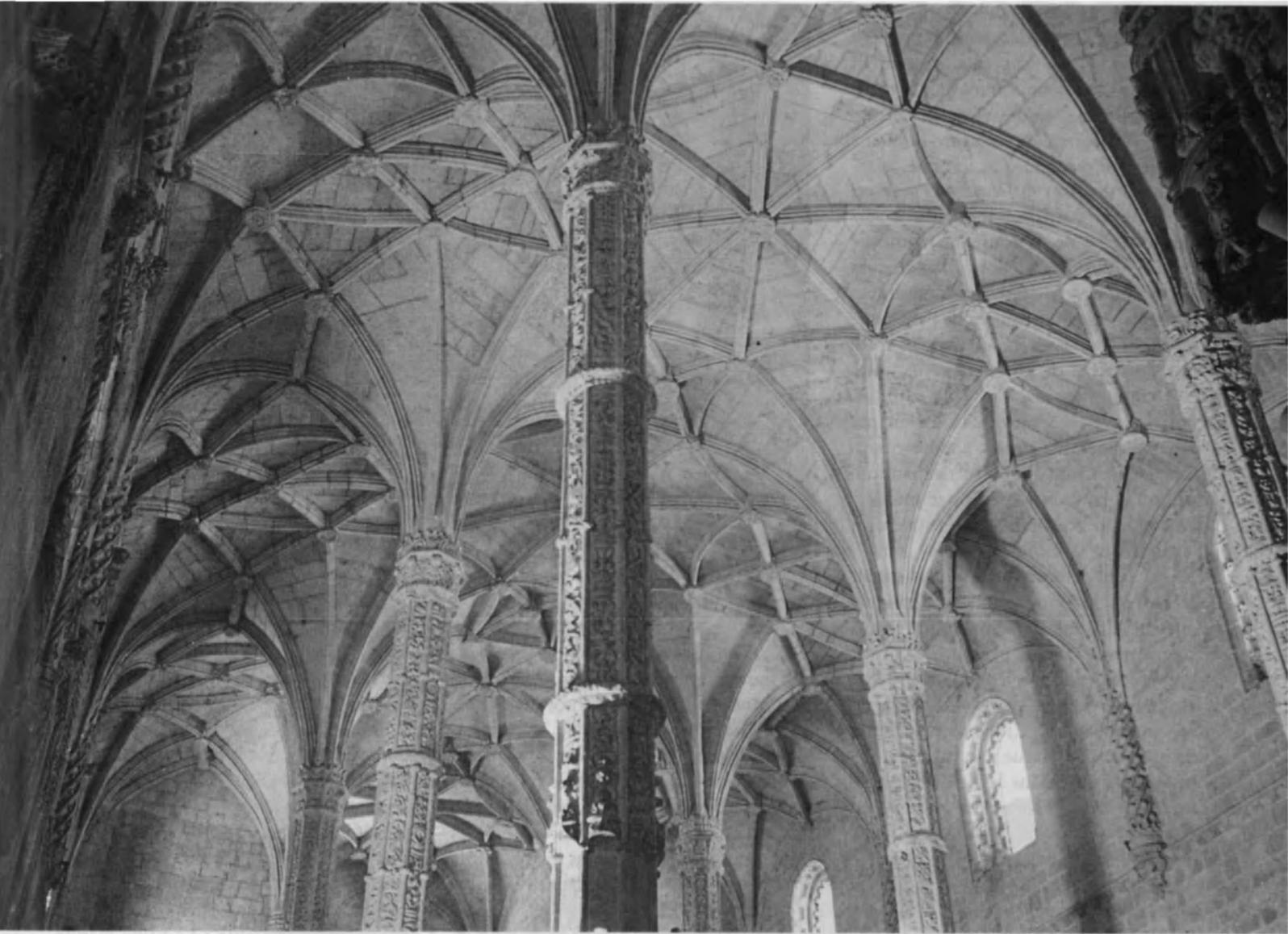
*l'Estado da India* sera la prise de Goa, défendue par le sultan de Bijapur, en novembre 1510. Cet excellent port naturel offrait une meilleure base navale que Cochin et sa chute fit comprendre aux principautés indiennes que les Portugais avaient l'intention de rester en Asie où ils constituaient désormais une puissance avec laquelle il fallait compter. Progressant vers le nord le long de la côte occidentale de l'Inde, les Portugais investirent successivement les ports de Bassein, Bombay, Daman (Damão) et Diu.

Premiers Européens à s'implanter en Inde, les Portugais furent aussi les derniers à en partir, puisque leur drapeau fut amené pour la dernière fois à Goa en 1961, quatre siècles et demi plus tard. Ils ont laissé des traces plus profondes dans le pays que les Hollandais, les Anglais et les Français, ainsi que peut le constater quiconque voyage le long de la côte occidentale du sous-continent : dans la religion, le langage, l'architecture, la musique, l'art culinaire, l'influence lusitanienne est sensible.

Comme l'écrivit en 1540 le chroniqueur Joaõ de Barros : « Le temps pourra détruire, comme il détruit toutes choses matérielles, les édifices laissés par les Portugais en Asie, en Afrique et dans d'innombrables îles entre les trois continents ; mais ce qu'il ne pourra détruire, c'est la religion, les coutumes et la langue que nous leur avons léguées. » Prophétie orgueilleuse, certes, mais que les faits auront confirmée, pour l'essentiel, pendant plus de quatre siècles. ■

\* Souverain légendaire à qui l'Europe médiévale attribuait un Etat chrétien sur les arrières du monde musulman, que l'on situa d'abord au-delà de l'Arménie et de la Perse. Une tradition ultérieure, due surtout aux voyageurs portugais, le plaça en Ethiopie. Le désir d'atteindre cet allié de la chrétienté fut l'un des moteurs des grandes découvertes. N.D.L.R.

JOHN CORREIA AFONSO, père jésuite originaire de Goa, a été professeur d'histoire au Xavier College à Bombay (Inde), où il dirige actuellement l'Institut Heras d'histoire et de culture de l'Inde, ainsi que la revue de celui-ci, *Indica*. Il anime et organise des séminaires internationaux d'histoire indo-portugaise.



Le monastère des Hiéronymites à Lisbonne est sans doute l'une des œuvres architecturales les plus représentatives du style dit « manuélín », ce gothique tardif dont l'ornementation est l'expression artistique de l'aventure océanique des navigateurs portugais.

## ART MANUELIN, ART DES DECOUVERTES

PAR  
RAFAEL DE FARIA MOREIRA

**A** l'âge d'or des découvertes — cette période qui va de la conquête de Ceuta au Maroc en 1415, à la mort d'Henri le Navigateur en 1460 — l'art portugais s'est trouvé dominé par le langage esthétique commun à l'ensemble du monde occidental : le gothique. Cependant, il n'a pas le jaillissement exubérant des grandes cathédrales de France, mais un style plus simple, moins savant, plus proche des formes vernaculaires et du dépouillement architectural des ordres mendiants et des cisterciens. C'est dans des édifices de facture modeste (comme l'Hermitage de Notre-Dame de Guadeloupe près de Sagres, encore apparenté au

roman) ou empreints d'une sereine rigueur géométrique (comme les cloîtres des monastères de Batalha et de Tomar) que nous surprenons les goûts de l'enfant Dom Henrique, dont le classicisme trouve son expression achevée dans les œuvres au mysticisme intense et à la grande profondeur psychologique du peintre de la Cour Nuno Gonçalves.

Il serait faux de prendre pareille humilité franciscaine pour de la faiblesse. Ainsi, le *Polyptyque de Saint-Vincent* (1460-1465) peint par Nuno Gonçalves pour la cathédrale de Lisbonne en hommage au patron de la conquête du Maroc et dans lequel on a pu voir le « reflet d'une vision nova-

trice de la nature et des hommes » proche de l'humanisme méditerranéen comme du réalisme nordique, est l'une des œuvres maîtresses de la peinture européenne. Les œuvres architecturales de style gothique tardif « à l'anglaise », comme les réalisations (1402-1438) du Français Huguet au monastère de Batalha, et les peintures « à la toscane » que le roi Henri affectionnait (il fut vraisemblablement le protecteur de João Gonçalves qui, en 1432, peignit les admirables presques renaissance de l'abbaye de Florença), tout comme le caractère mauresque du palais de Sintra où le roi Jean I<sup>er</sup> recevait dans un cadre exotique digne du « Seigneur de

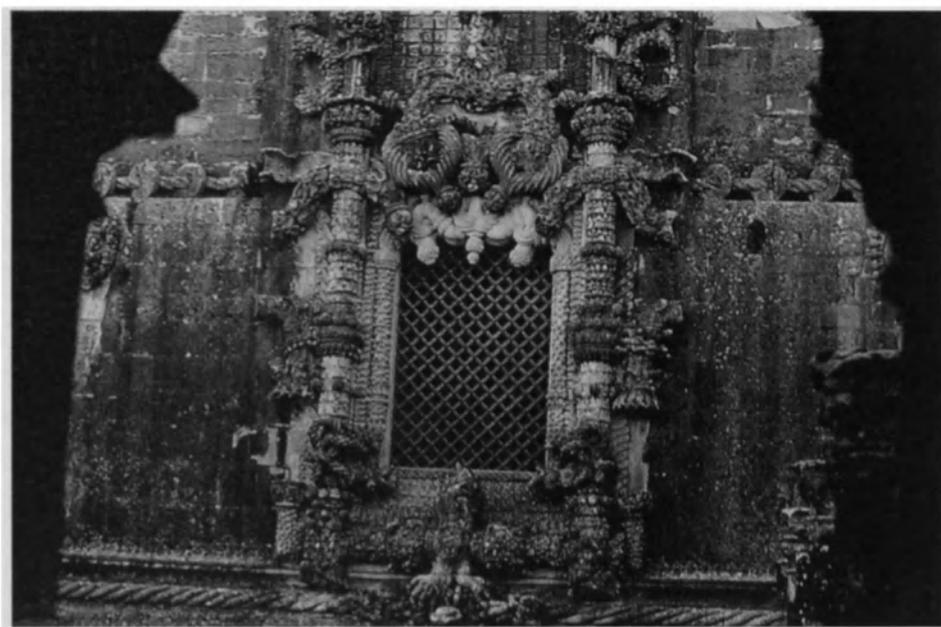
Ceuta » les ambassadeurs étrangers (et, notamment, le grand peintre flamand Van Eyck), relèvent manifestement d'esthétiques concomitantes qui, par leur cosmopolitisme, traduisaient la perception de la diversité de la nature humaine et le désir d'ouverture au monde.

La domination du Maghreb assurée, les Portugais tournèrent leurs efforts vers la découverte de la route maritime de l'Inde. Resurgirent alors d'anciennes légendes nourries des voyages fantastiques du Moyen Age qui faisaient de l'Asie une région de richesses fabuleuses peuplée pour l'essentiel de chrétiens. Aux yeux des contemporains du roi Jean II, l'alliance avec le Prêtre Jean n'était pas seulement possible, mais encore nécessaire, dans le cadre d'un projet expansionniste où la convoitise de l'or se mêlait à l'ambition de reconquérir Jérusalem et d'évangéliser le monde.

Cet idéal retentit incontestablement sur l'art et l'iconographie de l'époque. L'attente du grand événement que sera la découverte de la route maritime de l'Inde (qui n'interviendra réellement qu'en 1498, date de l'arrivée de Vasco de Gama à Calicut, mais était pratiquement acquise depuis 1486), provoque une rupture, une nouvelle tension dans la dernière phase du gothique portugais, d'où une incontestable originalité. A la fin du 15<sup>e</sup> siècle, la recherche d'un exotisme qui donnera divers genres hybrides, comme l'art des ivoires afro-portugais, et la profusion ornementale en faveur à la cour de la reine Leonor de Lancastre, paraissent annoncer le rendez-vous avec l'histoire dont Vasco de Gama sera le protagoniste.

On a beaucoup spéculé sur les influences orientales qui auraient contribué à la formation de cet art typiquement portugais que l'on qualifie de « manuélín », en hommage au roi Dom Manuel (Emmanuel le Bienheureux, 1469-1521) qui en fit le style officiel de son règne. Mais on objectera, non sans raison, que la découverte de l'art indien par les Portugais ne pouvait être que postérieure à leur arrivée en Inde. Ce fut donc bien plus une « Inde rêvée » que la réalité vécue qui laissa une si profonde empreinte dans l'imaginaire de l'époque.

Mais quelle que soit son origine, le « style manuélín » fut avant tout un art royal et chrétien, profondément ancré dans la tradition médiévale ainsi que dans un système de valeurs mythiques dont il se voulait le couronnement : c'était un art « moderne » fidèle, dans sa foi ardente en sa destinée historique, à l'esprit de l'époque. Quoi de plus instructif que d'observer la manière dont le roi se faisait alors



La fenêtre du couvent du Christ, chef-d'œuvre du style manuélín, à Tomar, siège du puissant ordre du Christ qui succéda à l'ordre médiéval du Temple et donna un élan décisif aux grandes découvertes.

représenter : comme un homme, à genoux devant Dieu dans une humble attitude d'offrande, mais aussi comme un souverain, empruntant ses traits tantôt aux Rois mages, tantôt au roi David, c'est-à-dire comme l'initiateur d'une ère de gloire.

Le symbolisme complexe qui donne sa modernité au style manuélín est parfaitement illustré par deux ensembles monumentaux (récemment inscrits sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco) où l'influence du roi Emmanuel est directement perceptible. Sur la plage de Restela, dans les environs de Lisbonne, d'où partirent les navires de la découverte, un monastère, protégé par un fortin orné comme un joyau, abrite la chapelle mortuaire du souverain et de sa famille. Le monastère des Hiéronymites, dont la construction fut entreprise en 1501, et la tour de Belém (1514), commémorent au bord de l'océan, presque à la pointe occidentale de l'Europe, la richesse et la puissance inégalées de celui qui les fit construire. Plus loin dans l'arrière-pays, dans le couvent du Christ à Tomar, siège de l'Ordre du Christ, ordre religieux et militaire qui donna un élan essentiel aux découvertes, la rotonde des Templiers, prolongée en 1510 d'une nef gigantesque, aux proportions analogues à celles de la chapelle Sixtine au Vatican, était destinée, comme elle, à la célébration musicale des événements solennels et des grandes cérémonies. Dans sa partie supérieure, s'ouvrant sur l'ouest, une fenêtre célèbre constitue un véritable manifeste de l'art manuélín.

Mais l'âge d'or qu'annonçaient les idéologues de la cour portugaise et que

décrivaient les artistes allait perdre de son attrait — et le style manuélín de son actualité — avec la fin de la découverte du monde (qui s'acheva sans que se réalise la moindre prophétie millénariste) et la consolidation brutale de la puissance portugaise en Orient. Maître des routes commerciales du Brésil au Japon, premier empire maritime de l'ère moderne et l'un des plus grands de tous les temps, le Portugal allait-il donner son art en modèle pour exprimer la montée en puissance de la chrétienté ? La veine manuélín s'épuisait à mesure que déclinait l'empire portugais dans le courant du 16<sup>e</sup> siècle, ce sera à la Renaissance italienne, en rupture avec le Moyen Age, qu'il reviendra de répondre à ce nouveau besoin d'expression formelle. ■

RAFAEL DE FARIA MOREIRA, du Brésil, est professeur d'histoire de l'art à l'Université nouvelle de Lisbonne. Il est l'auteur de plusieurs articles spécialisés, ainsi que d'une thèse sur l'architecture portugaise du 16<sup>e</sup> siècle. Il dirige actuellement la publication d'une *Histoire des fortifications portugaises dans le monde* qui paraîtra l'an prochain.



# PESSOA ET LE SUPER-CAMOENS

PAR JOSE AUGUSTO SEABRA



**L**E large sillage laissé dans l'histoire et la culture modernes par les découvertes portugaises creuse dans l'œuvre de Fernando Pessoa, le grand poète portugais de notre siècle, à l'instar de celle de Camoëns — dont il fut l'émule poétique —, une empreinte profonde. Non pas en tant que simple reprise d'un passé glorieux, mais plutôt comme une projection prophétique de ce passé vers l'avenir : le « futur du passé » dont parle le premier poème de *Message* (*Mensagem*, 1934), recueil où la « mer portugaise » s'étend symboliquement au cœur de la vision messianique du « Cinquième Empire », devenant ainsi une « mère universelle ».

Au lieu d'imiter cette épopée nationale que sont *Les Lusitades* (*Os Lusíadas*, 1572), narration du voyage du navigateur Vasco

Les deux grands poètes lusitaniens, le classique Luis de Camoëns et le moderne Fernando Pessoa, vus par le peintre et dessinateur portugais José Almada Negreiros.



de Gama doublée de celle de l'histoire du Portugal, le poète des hétéronymes<sup>1</sup> fait de cette histoire un voyage initiatique avec d'autres caravelles et d'autres navigateurs, figures emblématiques d'une quête spirituelle de l'Occulte, comme celle du Graal, placée sous le signe de la Rose-Croix. Dom Sébastien, le Roi caché ou désiré des Portugais, en est l'incarnation mythique : on attend indéfiniment son retour, tel celui d'Ulysse. Revenant aux sources homériques et traversant les traditions grecque, romaine, chrétienne et européenne, dans une succession d'Empires à dépasser, Pessoa annonce l'avènement d'une « Nouvelle Renaissance » apportée par le Portugal au monde et dont le chantre serait un « Super-Camoëns ».

Cette prophétie apparaît déjà dans les premiers textes importants signés par Pes-

soa, quand il retrouve Lisbonne après ses années d'apprentissage en Afrique du Sud, tout imbu d'un patriotisme aux accents religieux et universalistes. Ils furent publiés en 1912 dans la revue *A Aguia* (« L'Aigle ») de Porto, organe du mouvement de la « Renaissance portugaise » qui, dans la République alors implantée au Portugal, défendait les valeurs de la « civilisation lusitanienne » sous l'invocation de la « saudade »<sup>2</sup>, comme une nostalgie du passé mais aussi de l'avenir.

S'inspirant du poète charismatique de ce mouvement, Joaquim Teixeira de Pascoaes (1877-1952), Pessoa essaie de dégager les tendances de la « nouvelle poésie portugaise » pour y puiser, sous prétexte d'une analyse sociologique et psychologique, les éléments d'une poétique à la hauteur de sa vision exaltante d'autres caravelles partant à la découverte d'une « Inde nouvelle », qui n'est plus celle de la géographie et de l'histoire terrestres, mais de l'ordre transcendant du rêve: « Et sa véritable et suprême destinée, dont l'œuvre des navigateurs a été l'avant-simulacre, obscur et charnel, sera divinement réalisée » écrit-il en conclusion, dans une envolée messianique.

On le devine : dans ses propos mystérieux, le poète, qui s'assimile subrepticement à ce « Super-Camoëns » à venir — avec la pluralité des hétéronymes — part de l'idée de découverte, qu'il juge plus importante que les découvertes elles-mêmes, pour lui donner un sens autre, toujours caché, comme le roi Sébastien. Sa démarche va de l'exotérisme à l'ésotérisme : plus on découvre hors de soi, plus la vérité se cache, d'erreur en erreur, d'errance en errance. Le voyage initiatique est toujours, en effet, un voyage intérieur : « C'est, loin de nous, aller à la recherche / De qui nous sommes », comme il écrit dans un autre poème de *Message* où il parle de l'impossible retour, puisque « Dieu ne permet pas que nous partions ».

On trouve chez Pessoa une référence permanente aux découvertes des Portugais, créateurs selon lui du « monde moderne ». Mais ces découvertes ont été surtout un « acte culturel », un « acte de création civilisationnelle ». Voilà pourquoi l'important, pour le Portugal, n'a jamais été, ni ne sera jamais, la fondation d'un empire colonial : « pour le destin qui sera, je le présume, celui du Portugal, écrit-il en 1934, les colonies ne sont pas nécessaires ». C'est bien d'un Portugal conçu comme « empire culturel », comme « puissance spirituelle » que Pessoa rêve. A « l'ancien impérialisme ridicule » des « généraux » et des « politiciens » il oppose



Le symbole de la ville de Lisbonne est un navire surmonté parfois de deux corbeaux, comme sur cet emblème allégorique de la capitale lusitanienne (dessin de la fin du 16<sup>e</sup> siècle).

l'« impérialisme des grammairiens » et l'« impérialisme des poètes ».

De cet impérialisme-là le « Super-Camoëns » sera le poète par excellence, comme poète de la langue faite patrie, mais patrie universelle, multipliée en langues, comme les hétéronymes. Le Pessoa qui écrit : « Ma patrie est la langue portugaise », est le même qui affirme : « Dieu parle toutes les langues », fidèle à son œcuménisme religieux, rosicrucien.

Ce Dieu qui englobe tous les autres, image du néo-paganisme pessoen, n'est plus celui de Camoëns, tout comme les dieux de *Message* ne sont pas non plus ceux de la mythologie païenne qui peuplent *Les Lusitades* en se superposant au Dieu chrétien. Le christianisme gnostique de Pessoa, comme chez les Templiers, est porteur d'une autre « guerre sainte », celle de la paix et de la fraternité, que les découvertes ont permise en rapprochant les civilisations et les croyances de l'Orient et de l'Occident, du Nord et du Sud : *Dieu a voulu que la terre fût une, Que la mer réunisse au lieu de séparer,* voilà le dessein divin tracé dans le poème consacré à l'Infant Henri le Navigateur, qui ouvre la *Mer portugaise*, seconde partie du recueil. Et dans l'*Ascension de Vasco de Gama* on voit, après les « Dieux des tempêtes » dont *Le Monstre* était le symbole mythique, « le ciel ouvrir son abîme à l'âme de l'Argonaute », couronnant le parcours et les stèles des naviga-

teurs Diogo Cão et Bartolomeu Dias, ce « Capitaine de la Fin » qui, en contournant le cap de Bonne Espérance, ouvrait la voie à l'Inde si rêvée.

Cette « Inde nouvelle » est bien maintenant une Inde où accostent des caravelles « bâties de la matière dont les rêves sont faits », c'est-à-dire où se mélangent l'imaginaire et le symbolique dans une réalité autre dont les mythes du « Sébastianisme » et du « Cinquième Empire » sont l'expression poétique. C'est à ce nouvel esprit de découverte et de navigation que Pessoa invite les Portugais de notre temps : « Il faut commencer par nous enivrer de ce rêve, en l'intégrant en nous, en l'incarnant (..) Alors aura lieu dans l'âme de la Nation le phénomène imprévisible d'où vont naître les Nouvelles Découvertes, la Création du Nouveau Monde... »

1. Personnalités imaginaires dotées chacune d'une individualité et d'un nom distincts à travers lesquelles Pessoa, en prolongement de la sienne propre, s'est exprimé en tant qu'écrivain (voir *Le Courrier de l'Unesco*, novembre 1988). N.D.L.R.

2. Sentiment particulier à l'âme portugaise, inapaisable nostalgie, déchirement entre l'appel de la mer et l'attachement au sol natal. N.D.L.R.

*Message* a paru en français dans une édition bilingue, préface de José Augusto Seabra, traduction de Bernard Sesé, bibliographie par José Blanco, Collection Unesco d'œuvres représentatives, Librairie José Corti/Unesco, Paris 1988.

JOSE AUGUSTO SEABRA, poète et essayiste portugais, est professeur de théorie de la littérature et de lettres portugaises à l'Université de Porto. Spécialiste de la vie et de l'œuvre de Fernando Pessoa, il a publié des recueils de poésies dont *L'ange* et *Grammaire grecque*, ainsi que plusieurs essais, dont *Fernando Pessoa ou le poétodrame*, *Poétique de Barthes* et *L'hétérotexte pessoan*. Ancien député et ministre, il est actuellement ambassadeur de son pays auprès de l'Unesco.

## Crédits photographiques

Toutes les illustrations non mentionnées ci-après nous ont été offertes gracieusement par la Commission nationale pour les célébrations des découvertes portugaises, qui en détient les droits exclusifs.

**Couverture:** © The National Maritime Museum, Londres. **Page 19 (en haut):** © Vieira da Silva, ADAGP 1989, Paris. Collection particulière Agustina Bessaluis, Porto, Portugal. **Pages 24, 27 (en haut):** © Fondation Calouste Gulbenkian. Centre culturel portugais, Paris. **Page 27 (en bas):** © Jean-Loup Passek, Paris. **Pages 28, 31:** © Jean-Loup Charmet, Paris. **Page 29:** © Alfredo Pinheiro Marques, Lisbonne. **Page 37 (en bas):** © Centre d'art moderne, Fondation Calouste Gulbenkian, Lisbonne

Mensuel publié en 35 langues par l'Unesco, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture.

Une édition trimestrielle en braille est publiée en français, en anglais, en espagnol et en coréen.

## Bureau de la Rédaction

Unesco, 7, Place de Fontenoy, 75700, Paris, France.

## Rédaction au Siège :

Directeur : Bahgat Elnadi

Rédacteur en chef : Adel Rifaat

Secrétaire de rédaction : Gillian Whitcomb

Edition française : Alain Lévêque, Neda El Khazen

Edition anglaise : Roy Malkin, Caroline Lawrence

Edition espagnole : Miguel Labarca,

Araceli Ortiz de Urbina

Edition arabe : Abdelrashid Elsadek Mahmoudi

Edition braille :

Illustration : Ariane Bailey

Unité artistique / Fabrication : Georges Servat

Documentation : Violette Ringelstein

Relations éditions hors Siège : Solange Belin

Ventes et abonnements : Henry Knobil

## Rédacteurs hors siège :

Edition russe : Gueorgui Zéline (Moscou)

Edition allemande : Werner Merkli (Berne)

Edition japonaise : Seiichiro Kojima (Tokyo)

Edition italienne : Mario Guidotti (Rome)

Edition hindie : Sri Ram (Delhi)

Edition tamoule : M. Mohammed Mustafa (Madras)

Edition hébraïque : Alexander Broïdo (Tel Aviv)

Edition persane : H. Sadough Vanini (Téhéran)

Edition néerlandaise : Paul Morren (Anvers)

Edition portugaise : Benedicto Silva (Rio de Janeiro)

Edition turque : Mefra Ilgazer (Istanbul)

Edition ourdoue : Hakim Mohammed Saïd (Karachi)

Edition catalane : Joan Carreras i Martí (Barcelone)

Edition malaise : Abdul Manaf Saad (Kuala Lumpur)

Edition coréenne : Paik Syeung Gil (Séoul)

Edition kiswahili : Domino Rutayebesibwa

(Dar-es-Salaam)

Editions croato-serbe, macédonienne, serbo-croate,

slovene : Bozidar Perković (Belgrade)

Edition chinoise : Shen Guofen (Beijing)

Edition bulgare : Goran Gotev (Sofia)

Edition grecque : Nicolas Papageorgiou (Athènes)

Edition cinghalaise : S.J. Sumanasekera Banda (Colombo)

Edition finnoise : Marjatta Oksanen (Helsinki)

Edition suédoise : Manni Kössler (Stockholm)

Edition basque : Gurutz Larrañaga (San Sebastian)

Edition thaï : Savitri Suwansathit (Bangkok)

Edition vietnamienne : Dao Tung (Hanoi)

Edition pachto : Nasir Seham (Kaboul)

Edition haoussa : Habib Alhassan (Sokoto)

## Vente et distribution

Unesco, 7, place de Fontenoy, 75700 Paris.

Belgique : Jean de Lannoy, 202 avenue du Roi,

Bruxelles 1060.

## Abonnement :

1 an : 90 francs français.

2 ans (uniquement en France) : 160 francs.

Reliure pour une année : 62 francs.

Microfiches (1 an) : 85 francs.

Paiement par chèque bancaire, mandat ou CCP

3 volets à l'ordre de l'Unesco.

Les articles et photos non copyright peuvent être reproduits à condition d'être accompagnés du nom de l'auteur et de la mention « Reproduits du *Courrier de l'Unesco* », en précisant la date du numéro. Trois justificatifs devront être envoyés à la direction du *Courrier*. Les photos non copyright seront fournies aux publications qui en feront la demande. Les manuscrits non sollicités par la Rédaction ne seront renvoyés que s'ils sont accompagnés d'un coupon-réponse international. Les articles paraissant dans le *Courrier de l'Unesco* expriment l'opinion de leurs auteurs et non pas nécessairement celle de l'Unesco ou de la Rédaction. Les titres des articles et les légendes des photos sont de la Rédaction. Enfin, les frontières qui figurent sur les cartes que nous publions n'impliquent pas reconnaissance officielle par l'Unesco ou les Nations Unies.

Toute correspondance doit être adressée au Rédacteur en chef.

Imprimé en France (Printed in France) - Dépôt légal :

C1 - Avril 1989 - Commission paritaire N° 27253 -

Diffusé par les N.M.P.P.

Photogravure-impression : Maury-Imprimeur S.A.,

Z.I. route d'Etampes, 45330 Malesherbes.

ISSN 0304-3118

N° 4 - 1989 - OPI - 89 - 3 - 467 F



Leur aventure maritime coûta aux Portugais un lourd tribut en vies humaines. Sur cette estampe naïve du Codex Lisuarte de Abreu (1558, conservé à la Pierpont Morgan Library de New York), le naufrage d'un navire portugais dans l'océan Indien.

