

L'INSÉCURITÉ ET L'ABANDON DE LA MÉDITERRANÉE PAR LE PORTUGAL AU XV^e SIÈCLE, Amon Guy Serge ATCHIE (Université P. G. Coulibaly de Korhogo – Côte d'Ivoire)
atchieamon@gmail.com

Résumé

L'histoire de la Méditerranée est très fascinante et la relater permet de comprendre les crises qui secouent le monde entier de nos jours. Pendant des siècles, la Méditerranée fut au cœur des échanges commerciaux mondiaux, un carrefour où les cultures diverses, les marchandises et les idées se mêlent. Elle fut marquée avant tout par les divisions religieuses au Moyen âge. A cette époque, la Méditerranée fut la principale voie commerciale dans le transport des produits et des personnes. Le Portugal exportait ses marchandises à travers la Méditerranée vers les autres États. Les crises qui ont secouées le Moyen Âge rendirent très dangereuse la circulation des personnes et la pratique des activités commerciales dans la Méditerranée. La présence des pirates sarrasins, l'expansion turque, les conflits entre États musulmans et chrétiens furent un obstacle au développement des trafics. Certes, ces crises n'ont pas empêché l'expansion commerciale portugaise, mais elles l'ont poussé à tourner son regard vers l'Océan Atlantique. L'objectif de notre étude est d'analyser les phénomènes qui ont poussés le Portugal à abandonner la Méditerranée au Moyen-Âge. Pour atteindre notre objectif, nous nous sommes appuyés sur des « sources » et des ouvrages qui retracent l'histoire de l'époque médiévale africaine et européenne.

Mots clés : Insécurité, Méditerranée, Abandon, Portugal, Océan Atlantique, Moyen-Âge.

INSECURITY AND THE ABANDONMENT OF THE MEDITERRANEAN BY PORTUGAL IN THE 15TH CENTURY

Abstract

The history of the Mediterranean is fascinating, and chronicling it helps us understand the crises shaking the world today. For centuries, the Mediterranean was at the heart of global trade, a crossroads where diverse cultures, goods, and ideas intertwined. It was marked above all by religious divisions during the Middle Ages. At that time, the Mediterranean was the main trade route for the transport of products and people. Portugal exported its goods across the Mediterranean to other states. The crises that shook the Middle Ages made the movement of people and commercial activities in the Mediterranean extremely dangerous. The presence of Saracen pirates, Turkish expansion, and conflicts between Muslim and Christian states hindered the development of trafficking. While these crises certainly did not prevent Portuguese commercial expansion, they did push it to turn its attention toward the Atlantic Ocean. The objective of our study is to analyze the phenomena that led Portugal to abandon the Mediterranean during the Middle Ages. To achieve our goal, we relied on sources and works that retrace the history of medieval Africa and Europe.

Keywords: Insecurity, Mediterranean, Abandonment, Portugal, Atlantic Ocean, Middle Ages.

Introduction

La Méditerranée est un espace vaste et complexe. Enclavée entre les côtes d'Afrique du Nord, d'Orient et d'Europe, elle borde une multitude de royaumes et constitue une frontière naturelle majeure. Parmi ces multitudes de royaumes nous avons l'empire ottoman. À l'est, elle ouvre sur la mer Noire, centre des échanges entre l'Asie Centrale, la Perse, Constantinople, l'Égypte, le Maghreb, et les puissances occidentales. La Méditerranée constitue la fin de la route de la Soie. Par le détroit de Gibraltar, la Méditerranée rejoint l'océan Atlantique, et par conséquent le Nouveau Monde, l'Afrique noire et subsaharienne ; elle permet d'atteindre l'extrême Orient par le Cap de Bonne-Espérance. De tous temps, l'homme attiré par tant de richesses et de ressources vit de la mer et se risque à l'explorer de plus en plus profondément. Familière, la Méditerranée est aussi imprévisible et nombreuse furent les hommes pris au piège par ses flots déchainés (Z. Courdier, 2013, p. 15).

Difficilement maîtrisable, elle constitue ainsi une peur permanente pour tous les peuples d'alentours (J. Delumeau, 1978, p. 15). Au-delà de cette immensité se trouvèrent des mondes tout aussi effrayants car mal connus, qui font également l'objet d'importantes angoisses et superstitions pour les uns et les autres. Le milieu du Moyen Âge fut marqué par les progrès de la navigation qui permirent des trajets plus longs et plus sûrs, entraînant l'accroissement des échanges commerciaux et par conséquent des contacts entre les différentes rives de la Méditerranée. La partie orientale de la Méditerranée accueille deux voies principales d'échanges. Par la voie Est-Ouest, l'empire ottoman est relié à Malte, l'Italie en passant par Jérusalem, Chypre, la Crète et Rhodes, lieu de croisement avec la voie Nord-Sud joignant cette dernière cité à Alexandrie. Malte est liée à la Syrie par le détroit de Matapan et Chypre.

La Méditerranée forme également un vaste carrefour permettant la liaison entre les différentes grandes cités côtières et les îles. En dehors de ces voies largement fréquentées, la Méditerranée a d'immenses espaces vides et se sont le long des côtes qui sont animées, excepté les îles. Géographiquement privilégiée, la Méditerranée devient au fil de l'époque médiévale la plaque tournante des flux liant l'espace européen au reste du monde, jusqu'à devenir au XVI^e siècle le cœur des réseaux internationaux d'échanges et de communication et susciter nombre de convoitises et enjeux. Porte ouverte sur d'autres rives, de multiples populations s'y rencontrent. La description faite, ci-dessous, vise à nous éclairer sur cette géographie singulière, afin de comprendre le caractère déterminant de la maîtrise de cet espace, et au-delà, de la lutte pour sa domination (J. Delumeau, 1978, p. 16). La Méditerranée n'est pas une étendue d'eau uniforme, mais se compose de nombreux axes de circulation connectant les différentes entités politiques, commerciales et culturelles.

Elle occupe ainsi une position centrale dans le commerce très rentable des épices, de l'or et des matières premières. De ce fait, quels sont les

phénomènes complexes qui ont poussés le Portugal à abandonner la Méditerranée au Moyen-Âge ? Notre étude diffère de celles de nos prédécesseurs (H. Marquis, 2005, pp. 1-13 ; J-F. Labourdette, 2000, 703p ; F. Braudel, 1949, 1160p ; etc.) en raison de leurs caractères généraux. Notre étude analyse de manière spécifique le problème de l'insécurité et de l'abandon de la Méditerranée par les Portugais au Moyen Âge. L'objectif de cette étude est d'analyser les phénomènes qui ont poussés les Portugais à abandonner la Méditerranée au Moyen-Âge. Cet article est fondé sur les sources européennes d'origines portugaises plus ou moins connues qui retracent l'histoire de l'Europe, de l'Afrique ouest-africaine et des ouvrages de géographie et d'histoire moderne. Notre analyse se compose de trois axes. D'abord, la première partie analyse le contexte géopolitique et les facteurs sécuritaires dans la Méditerranée ; ensuite, la deuxième partie traite le changement de priorités commerciales par le Portugal ; et enfin, la troisième partie analyse la concentration du Portugal sur d'autres régions.

1. Contexte géopolitique et les facteurs sécuritaires dans la Méditerranée

À l'époque médiévale, la Méditerranée fut un espace stratégique, mais également conflictuels où plusieurs puissances s'affrontent pour le contrôle des routes commerciales. Les Portugais ont dû faire face à des adversaires tels que les Espagnols, les Ottomans et les Vénitiens, ce qui rendit la région instable. Cette partie de notre étude analyse les croisades et la piraterie qui ont marqué l'histoire de la Méditerranée au Moyen Âge.

1.1. Les croisades dans la Méditerranée

Face aux musulmans, considérés comme les ennemis du Christ, les chrétiens d'Occident et d'Orient réagissent. À l'appel de l'empereur Alexis I^{er} Comnène, le pape Urbain II annonce à Clermont en 1095 son intention de libérer les Lieux Saints des infidèles par les armes. Lors de la Diète de Worms de 1521, Charles Quint rappelle ces événements afin de se positionner comme le continuateur de cette politique religieuse (F. Braudel, 1949, p. 306-307). La lutte entre chrétiens et musulmans se fit sous les vertus chrétiennes et, au nom de la religion. Pour fortifier le peuple, Les directeurs de conscience représentés par l'Église et le souverain espagnol produisirent des discours combattant le découragement face à la mort au nom de la guerre sainte, afin d'utiliser à leur profit ce contexte millénariste. Ce fut une véritable entreprise de manipulation des chrétiens, et d'encouragement à la guerre à cette époque.

Le point de départ de la croisade provient de l'appel du pape Urbain II depuis Clermont en 1095, dans lequel il exhorte les chrétiens d'Occident à « apporter en hâte à leurs frères d'Orient l'aide si souvent promise et d'une nécessité si pressante ». Ainsi, par l'appel du pape Urbain II, la croisade devint la première guerre sainte chrétienne. La première croisade fut un succès. Elle est prêchée par les évêques et un certain nombre de prédicateurs populaires. Des milliers de croisés affluent, poussés par le désir de libérer Jérusalem tombée entre les mains des musulmans. La ville sainte est prise par les Chrétiens en 1099. La première croisade est conduite par des chefs locaux prenant la tête de quatre

armées principales : celle de Raymond IV de Saint-Gilles, comte de Toulouse pour les Méridionaux, celle de Godefroi de Bouillon pour les Flamands et les Rhénans, celle d'Hugues de Vermandois pour l'Île de France et la Champagne, et celle de Bohémond et Tancrède pour les Normands d'Italie du Sud. Une autre troupe, composée de paysans, de marchands et d'artisans : la « croisade populaire » est conduite par Pierre l'Ermite (H. Marquis, 2005, p. 4).

La croisade incarne en fait deux visions : d'une part, elle est une guerre juste, défensive, qui évolue vers la notion de guerre sainte offensive sacralisée, guerre de libération et de reconquête des lieux saints voulue par la papauté. D'autre part, elle est un pèlerinage en armes, une expédition militaire à valeur pénitentielle. L'originalité de la croisade est qu'elle tient à la fois de l'expédition militaire et du pèlerinage. Les Croisés, après avoir passé l'Asie Mineure, fondent à Édesse la première principauté latine en mars 1098. Antioche tombe en juin 1098 après un long siège. Le 15 juillet 1099, les Croisés s'emparent enfin de la Ville sainte. La Palestine devient ainsi un lieu d'affrontements entre Chrétiens et Musulmans. Les croisades, victorieuses, débouchent sur la prise de Jérusalem en 1099 et la création des États Latins d'Orient. Les vainqueurs compensent leur faiblesse numérique par la fortification des villes et l'édification de grands châteaux sur les collines, dont le plus connu est le Krak des chevaliers. Des ordres militaires se créent, dont les deux principaux représentants sont les Hospitaliers et les Templiers, chargés de faire régner la sécurité sur les routes de pèlerinage mais aussi de constituer des garnisons dans les forteresses (H. Marquis, 2005, p. 3).

L'arrivée de Croisés et la présence de chrétiens d'Occident suscitent des réactions de la part des musulmans. Dans les décennies qui suivent, les problèmes sociaux et les divergences d'objectif entre chrétiens fragilisent les États latins. Vers 1130, l'initiative passe du côté musulman. Zanki, gouverneur turc de Mossoul, reprend Édesse en 1144. La chute de la ville suscite une deuxième croisade, cette fois-ci menée par des rois qui se solde par un échec militaire flagrant. Nûr al-Dîn, qui succède à Zanki en 1146, et Saladin entreprennent d'unir les musulmans et de réveiller l'esprit de djihâd. Ils écrasent les Croisés à Hattin le 4 juillet 1187 et reprennent Jérusalem en octobre 1187. La reconquête de la Ville sainte par les Musulmans suscite une grande émotion en Occident. Ainsi une troisième croisade est lancée et rassemble les souverains Richard Cœur de Lion, Philippe Auguste et Frédéric Barberousse. Leurs armées reprennent quelques places fortes mais n'obtiennent pas de succès décisifs. Néanmoins, les États latins se retrouvent en position de perdurer, la croisade leur ayant accordé un temps de répit. La quatrième croisade est détournée sur Constantinople et aboutit au pillage de la ville en 1204 et à la constitution d'un Empire latin d'Orient.

Les croisades devinrent une véritable hégémonie commerciale des Vénitiens et Génois qui ruinent la puissance byzantine et la prospérité économique de l'empire. Elles constituent le conflit le plus marquant de la période médiévale. L'affirmation du monde latin en Europe face à l'Islam réduisit le petit royaume de Grenade puis il fut définitivement repoussé en 1492. En plus, vint l'invasion de l'empire byzantin par les Turcs. Malgré les tentatives de réconciliations des Églises d'Orient et d'Occident au XV^e siècle, les Occidentaux virent disparaître l'empire

byzantin sous les coups des Turcs qui s'emparèrent de Constantinople en 1453 dans une quasi-indifférence. Les rivalités ont finalement remporté sur les échanges. Ces relations, qu'elles soient affrontements ou échanges entre les pays d'islam et le monde latin s'intensifièrent. La Méditerranée devint ainsi une zone d'affrontement à deux. Le déplacement en Méditerranée bien que plus fréquent à l'époque médiévale n'en resta toutefois pas moins risqué.

1.2. L'essor de la piraterie dans la Méditerranée

Du VIII^e au XV^e siècle, l'Espagne était un lieu d'affrontements entre chrétiens et musulmans. Aux Normands se joignirent les Arabes devenus leurs voisins, lorsque, dans le courant du VIII^e siècle, l'épée victorieuse d'Alphonse les rejeta au sud. Mais les musulmans parviennent à se maintenir fermement dans la partie méridionale de l'Espagne appelée, depuis, Al Andalous. Dans de semblables conditions, ni la pêche ni le cabotage, qui sont comme les rudiments de navigation, ne pouvaient prospérer. À partir du milieu du XI^e siècle, les petits royaumes chrétiens du Nord de l'Espagne entreprennent la reconquête des territoires passés progressivement sous domination musulmane depuis le VIII^e siècle. La Reconquista, qui dura de 1085, date de la prise de Tolède à 1492, date de la prise de Grenade, fût une guerre sainte, un combat pour la foi en même temps qu'une entreprise guerrière pour libérer l'Espagne d'une domination étrangère. Cette situation va amplifier la piraterie dans les zones où se déroulent les conquêtes. Ainsi, la piraterie est le seul crime de droit des gens (J. Jeannel, 1903, p. 1). À cette époque, les corsaires infectaient la Méditerranée par les pirateries.

Au XV^e siècle, l'Afrique du Nord est livrée à l'anarchie dont l'ampleur est sans précédent. Trois États se partagent officiellement le Maghreb, avec à l'ouest les Mérinides, au centre la dynastie d'Abd-el-Wadides de Tlemcen, et à l'est les Hafsides de Tunis. Cependant, leur pouvoir est amoindri dès le XIII^e siècle du fait de l'invasion des Arabes Hilaliens qui rongent peu à peu l'appareil administratif de ces États (P. Boyer, 1996, p. 13). Pour obtenir leur soutien militaire, les souverains maghrébins leur ont abandonné de vastes zones désormais soustraites à leur autorité, et certaines grandes tribus berbères en ont ainsi profité pour reprendre leur indépendance. La dynastie en place n'exerce alors son autorité qu'à proximité de la capitale, le reste du pays étant livré à l'anarchie, particulièrement dans le royaume de Tlemcen.

C'est dans ce contexte qu'arrivent les frères corsaires Barberousse. Profitant de leur renommée au Maghreb faisant d'eux des champions de l'islam. Bénéficiant de l'aide des souverains, les corsaires occupent leur première base en Algérie Djidjelli afin d'en chasser les génois. Aroudj occupe ensuite Alger, puis prend Ténès et Tlemcen en 1518. En 1510, Alger est si mal fortifiée que Don Pedro Navarro fait jurer aux habitants de renoncer à la piraterie. L'Espagnol fait venir sa garnison pour faire respecter cette promesse et empêcher les bateaux pirates de rentrer à Alger. Ne voulant pas subir la pression espagnole, ils doivent choisir entre la piraterie et la famine. À la mort de Ferdinand le Catholique et ne craignant plus de répercussions, les Algériens décident enfin de rechercher des alliés pour s'opposer aux Espagnols. La piraterie fut un facteur prépondérant de troubles et

d'insécurité dans la Méditerranée au Moyen Âge.

La conquête ottomane et le développement de la piraterie entraînèrent des difficultés commerciales dans la mer Méditerranée au Moyen Âge. Les Turcs firent leur apparition sur le plateau d'Anatolie au début du XI^e siècle, l'un des clans fut installé par le Sultan seldjoukide dans la région de Nicée, juste aux frontières de l'Empire byzantin. Dès son arrivée, sur les côtes méditerranéennes, le Sultan Turc se dota de corsaires. Les premiers d'entre eux furent les frères Barberousse qui se livrent aux pillages et aux attaques des villes et navires (F. Braudel, 1914, p. 13). Osman (1281-1326) fut le véritable fondateur de la dynastie ottomane (ou Osmanlis). Combattant contre les Byzantins, il profite de la décadence des Seldjoukides pour se rendre indépendant et prend le titre de Sultan en 1299. Avec lui commence le démembrement définitif de l'Empire byzantin.

Cette expansion foudroyante n'inquiète guère l'Occident, qui a perdu l'esprit de croisade et n'est pas directement attaqué, mais pousse M. Belhamassi (2002, p.56-70) à se prononcer sur la situation de la Méditerranée en ces mots : « Le péril majeur pour les marins et les passagers était d'être enlevés en mer. Une rencontre inattendue, un abordage réussi et voilà la fin de la liberté et le commencement d'une vie de tourmente et d'enfer ! ». Les Turcs dans leur expansion vont atteindre l'Europe et mettre en cause tous les équilibres politiques et commerciaux. L'Empire au maximum de son expansion va de Vienne au golfe Persique et enclot toute la Méditerranée. À cette période les attaques furent nombreuses et répondent à des besoins différents. En effet, le sort réservé aux jeunes hommes capturés par les Ottomans est l'intégration dans l'armée ottomane. Poursuivant une éducation physique, militaire et religieuse la plus stricte, ces jeunes hommes deviennent des renégats enrôlés au sein du corps d'armée le plus proche du Sultan Turc ou dans l'administration (Z. Courdier, 2013, p. 21).

L'insécurité en Méditerranée règne d'autant plus que la guerre des escadres est permanente. La circulation en Méditerranée est très complexe et limitée en cas de conflits avec les puissances extérieures. Un autre élément d'insécurité en méditerranée est la lutte entre les forces ottomanes et chrétiennes pour la maîtrise de la méditerranée. On assiste ainsi à l'embauche des corsaires. Ces individus redoutables furent légalement embauchés par les États, qu'ils soient ottomans ou occidentaux et disposèrent de toutes autorités sur l'ennemi par les lettres de courses (F. Braudel, 1914, p. 18). En effet, dès son arrivée sur les rives méditerranéennes, le sultan turc se dota de corsaires et les premiers d'entre eux furent les frères Barberousse qui se livrèrent aux pillages et aux attaques des villes et navires (Z. Courdier, 2013, p. 13). Certains habitants des régences espagnols d'Alger et Oran pouvaient également être pris d'assaut lors de visites commerciales ou diplomatiques dans les ports espagnols. En effet, les accords conclus entre les nations ne sont donc manifestement pas respectés et le danger plane en tout moment en Méditerranée lors des rencontres des deux religions et tout contact est soumis à tension.

2. Le changement de priorités commerciales par le Portugal

L'avènement des nouvelles techniques de navigation pousse le Portugal à

concentrer ses efforts sur l'Océan Atlantique cherchant à établir de nouvelles routes maritimes. Cette nouvelle orientation commerciale diminue l'importance stratégique du Portugal de la Méditerranée. Cette partie de notre étude analyse l'exploration maritime atlantique portugaise et la recherche de nouveaux marchés par le Portugal.

2.1. L'exploration de l'Atlantique par le Portugal

Le premier facteur à l'origine de la marine portugaise est la séparation du Portugal de l'Espagne. Au même moment se dégage le destin naval du Portugal, indissociable et indiscernable, à l'origine, de la Galice. Même langue et, jusqu'au XII^e siècle même destin politique (P. Chaunu, 1969, p. 108). Deux grandes industries maritimes (la pêche et le sel) ont joué un rôle prépondérant dans le développement du Portugal. La puissance navale du Portugal est maintes fois attestée au XIII^e siècle, pendant la guerre de la reconquête et au long de la guerre de Cent Ans, où le Portugal se place contre la Castille et la France, aux côtés de l'Angleterre. La vocation maritime du Portugal s'est affirmée plus tôt que celle de l'Espagne. La marine portugaise apparaît avec des cadres qui lui sont propres. Ainsi, cette légère avancée s'aperçoit au cours des premières étapes de l'histoire de la découverte. La nouvelle monarchie portugaise reconnut immédiatement qu'étant maîtresse de la zone littorale occidentale jusqu'à l'Algarve, il était pour elle de toute nécessité de posséder une marine qui ne fut pas seulement une force défensive, mais qui lui permet d'achever la conquête de la partie méridionale du royaume (J. Perez, 2002, p. 2).

Un autre facteur de développement de la marine portugaise est la création de vaste forêt de pins près de la ville de Leiria, propriété de l'État, pour approvisionner les arsenaux et les chantiers de construction de Lisbonne et de Porto. Les horizons nouveaux sont ouverts au commerce grâce aux Croisades et au contact intime avec les Arabes pendant la longue épopée de la conquête. C'est à la fin du XIV^e siècle que le roi Ferdinand promulgua sa législation maritime qui forme un corps de doctrines de la marine portugaise. Les lois du roi Ferdinand instituent des primes de construction et de navigation, sous la condition que les navires seront soumis à certains règlements qui permettront de les armer en guerre (M.R. Lovelle, 2002, p. 56), évitant ainsi au trésor public les frais et à la nation le danger que fait courir une flotte louée à des étrangers. Elles créent les statistiques navales et l'inspection technique pour éviter les avaries et les naufrages ; enfin elles établissent à Lisbonne et à Porto des bourses maritimes ou associations d'armateurs fonctionnant comme sociétés de secours mutuels.

Dans le dernier quart du XV^e siècle, quand la dynastie des Aviz prend le pouvoir au Portugal, la marine est déjà née et opérationnelle. Le Portugal va apparaître triomphant aux portes de la mer Méditerranée avec la flotte la plus puissante de l'Europe pour aller à la découverte des côtes ouest-africaines. Ainsi va commencer et se développer rapidement l'ère des navigations et explorations maritimes (M. J.-P. de Oliveira, 1994, p. 5-10). La conquête de

Ceuta en 1415 marque le début de cette expansion du Portugal dans le monde. La nouvelle dynastie et la nouvelle classe dirigeante, plus entreprenante que l'ancienne, orientent le Portugal vers l'outre-mer. C'est le point de départ d'une expansion extraordinaire pour ce pays qui, à l'époque, compte moins d'un million d'habitants. Depuis longtemps, des négociants venaient acheter au Maroc des céréales ; l'or, que des caravanes acheminent depuis le Soudan, les attire de plus en plus, ainsi que les épices que l'Europe se procurait par une série d'intermédiaires.

Les Portugais conçoivent le projet d'aller chercher les épices directement sur les lieux de production, dans l'Asie du Sud-Est. C'est cette perspective qui inspire leur progression dans l'Atlantique Sud ; il s'agit de contourner l'Afrique pour établir une liaison directe avec l'Inde et avec la Chine. Mais la concrétisation de ce vaste projet sera l'affaire du prince Henri, fils du roi Jean 1^{er} de Portugal (G. E. de Zurara, 1960, p. 66). Henri le Navigateur (1394-1460) joue un rôle majeur, il est le financier et le conseiller des expéditions portugaises du XV^e siècle. Sa priorité est l'exploration des côtes africaines au sud du Maroc à la recherche d'or et du royaume du prêtre Jean (royaume chrétien légendaire). On doit à Henri l'exploration de Madère en 1418, des Açores entre 1432 et 1457, du Rio de Oro en 1436 et de la côte du Sénégal en 1445 (A.C. Mosto, 1895, p. 7).

On dit de lui qu'il est un homme débordant de vie et de santé. Ce prince fut un savant créateur de la modernité. Fidèle à l'idéal médiéval de la croisade, il va longtemps rêver de découvrir le royaume mythique du « *prêtre Jean* ». Une rumeur née à Byzance au XII^e siècle fait en effet état d'une lettre qu'un mystérieux « *prêtre Jean* » aurait adressée à l'empereur byzantin, en vue d'une alliance contre les Turcs. On présente le « *prêtre Jean* » comme le souverain d'un royaume chrétien situé quelque part à l'est du monde musulman. Ce royaume est réputé aussi bon chrétien que fabuleusement riche (P. Chaunu, 1969, p. 127). L'infant projette de conclure avec lui une alliance pour prendre en tenaille les Turcs ottomans et lance donc des expéditions maritimes en vue d'explorer la côte occidentale de l'Afrique. L'ordre du Christ est le principal instrument de ses actions. Le prince Henri, dit le « *Navigateur* », bien qu'il ne soit jamais allé au-delà de Ceuta, mérite néanmoins son surnom, car il a été le penseur, le planificateur et le promoteur des expéditions maritimes. Il a su surmonter les préjugés de ses contemporains, dresser une habile synthèse des connaissances de son temps en faisant appel aux divers savoirs : portugais, catalans, castillans, juifs, arabes et autres nationalités. C'est en cela que réside l'essentiel de son mérite.

Ce fut grâce aux ressources de l'ordre du Christ que Henri fut sans doute l'initiateur de la découverte et de la colonisation de l'archipel des Açores ; sans elles, il n'aurait pu financer les expéditions qui, dirigées par ses familiers dont le plus connu est Gil Eanes, l'un de ses écuyers, qui atteignit le cap Bojador en 1434 et qu'il fit chevalier à son retour reconnurent la côte occidentale de l'Afrique. Les voiles de toutes les caravelles qui forment ces expéditions portaient d'ailleurs la croix potencée, symbole de l'ordre du Christ. Henri obtint aussi du pape que toutes les églises déjà édifiées ou qui le seraient par la suite dans les archipels de l'Atlantique fussent annexées à titre perpétuel à l'ordre du Christ, qui les défendrait

contre les Sarrasins. Par ces privilèges, le patronage royal put s'étendre à l'ensemble des églises fondées dans l'outre-mer.

2.2. La recherche de nouveaux marchés par le Portugal

Les routes commerciales et maritimes dans l'histoire de l'humanité furent des vecteurs très importants de cultures, de civilisations et de richesses. C'est aussi par ces moyens que la connaissance du monde se fit. La maîtrise des routes commerciales et maritimes fut à l'origine de la puissance des États comme la République de Venise, Gênes, puis du Portugal, l'Espagne et les Provinces-Unies. Elles furent l'œuvre des grands aventuriers européens et musulmans de l'époque. En fait, très rares furent ceux qui parcoururent l'intégralité du trajet. Sur ces pistes, cheminèrent sur d'immenses distances, missions diplomatiques, caravanes marchandes, armées en voie de conquêtes ou en découvertes, des prisonniers de guerre déportés sur des milliers de kilomètres, prédicateurs de religions en pleine expansion ou chassées par une persécution et encore voyageurs, volontaires ou non, techniciens, savants, artistes en des voyages qui durèrent des mois et des années à travers les hautes montagnes et redoutables déserts. Tous ces passeurs véhiculèrent marchandises, savoirs, techniques, croyances et gênes.

Les marchandises venues d'Orient ou d'Occident s'échangèrent dans les oasis, devenues d'importants comptoirs fréquentés par, outre les commerçants, des pèlerins, des soldats et espions. La longueur du parcours, les nombreux intermédiaires, les multiples dangers encourus par les voyageurs sur ces pistes soumises aux incursions de peuples belliqueux, surtout après la dislocation de l'Empire Mongol au XIV^e siècle, aux attaques des brigands et à l'extrême rigueur du climat torride en été et glacial en hiver, rendirent très chers les produits qui transitèrent ainsi entre le bassin méditerranéen et l'Extrême-Orient. Ce fut une des véritables raisons qui incitèrent les européens à rechercher une route maritime appelée « routes des épices » ou « routes des parfums » vers les pays d'Orient, c'est ce que l'on appela les routes de l'Antiquité entre l'Europe et l'Asie (A.C. Mosto, 1895, p. 3).

En plus, au Moyen Âge, les Négociants musulmans dominèrent les routes maritimes à travers l'Océan Indien exploitant les ressources d'Extrême-Orient et convoyant les épices des entrepôts en Inde vers l'Ouest par le Golfe Persique et la mer Rouge, puis par diverses routes terrestres ce qui rendirent les échanges très difficiles et les produits très coûteux. En effet, les expéditions maritimes dans lesquelles se lancèrent les européens (portugais et espagnols) furent motivées par des raisons essentielles : accéder directement aux richesses de l'Orient, contourner les routes commerciales détenues par les musulmans, la hausse des prix des marchandises et maîtriser les riches marchés contrôlés par les Navigateurs arabes, persans, indiens et indonésiens. Ainsi, les Portugais choisirent de longer l'Afrique pour trouver un débouché sur l'Océan Indien. Le choix de longer l'Afrique par les Portugais ne fut pas au hasard car à cette époque, l'Afrique rayonnait de richesses en « Or » exaltés par les récits antiques et la Bible, ainsi que les commerçants arabes. Bien vrai que le choix opéré par les Portugais de longer l'Afrique pour atteindre l'Inde ne fut pas au hasard mais c'est sans doute qu'ils se sont trompés de

trajet ce qui les amena à faire escale sur la côte ouest-africaine et s'acquérir des produits ouest-africains (G.E. de Zurara, 1960, pp. 74 et 92).

Dès la fin du VIII^e siècle, les échanges commerciaux en Méditerranée connurent un développement considérable. Sur terre et par mer, les marchands musulmans sillonnèrent leur immense empire. Ils s'aventurèrent jusqu'en Extrême-Orient, dans les régions les plus reculées du monde connu, d'où ils rapportèrent de précieuses céramiques, des soieries et des épices. Pour satisfaire leur goût de luxe, les califes de Bagdad encouragèrent l'essor du commerce. Les marchands jouissent d'un grand prestige dans la société islamique. Ils disposèrent d'une protection juridique et d'un système bancaire qui leur permirent de mener à bien de fructueuses affaires. Le centre du commerce mondial se déplaça donc vers la Méditerranée. Une partie du trafic oriental qui passait par le golfe Persique fut détournée vers les ports de la mer Rouge et acheminée par caravanes jusqu'au Nil et par le fleuve jusqu'au Caire. Alexandrie devint un port incontournable pour les échanges avec l'Occident chrétien et musulman. Malgré tous ces échanges fructueux en Méditerranée, les acteurs commerciaux (les Portugais) eurent le désir d'accéder à d'autres richesses du monde (A.C. Mosto, 1895, p. 2).

Pendant le début du XV^e siècle, les Portugais, réussissent à se débarrasser de la tutelle musulmane. Sous l'impulsion du prince Henri le Navigateur et grâce au soutien financier de l'ordre du Christ, une voie commerciale fut trouvée pour atteindre les Indes et contourner les Maures. Les Portugais inventèrent la caravelle qui leur permit d'affronter les vagues de l'Océan Atlantique. L'ensemble des explorations maritimes réalisées par les Portugais ou de l'initiative du Portugal entre 1415 et 1543 marquèrent la fin de la tutelle musulmane et le début des grandes découvertes qui donnèrent lieu à l'expansion portugaise et contribuèrent à dessiner la carte du monde. À l'origine de ces voyages, il y eut aussi, l'idée de poursuivre la Reconquista en terre africaine d'abord, mais également la volonté de trouver une alternative au commerce méditerranéen qui fut bloqué par l'Empire Ottoman.

Avec ces découvertes les Portugais vinrent d'inaugurer l'ère des grandes découvertes européennes qui débuta au XV^e siècle et s'accompagna de progrès technologiques et scientifiques dans les domaines de la navigation, de la cartographie et de l'astronomie. Ainsi, le Portugal mit au point les premiers navires capables de naviguer en toute sécurité en pleine mer. Il bénéficia du Quint des richesses découvertes et disposa des moyens adéquats et nécessaires pour envoyer les marins portugais découvrir de nombreuses terres d'Afrique et ouvrir les routes maritimes vers des contées jusqu'alors inaccessibles (A.C. Mosto, 1895, p. 7). La recherche des ressources fut pour les Portugais une motivation que l'esprit de découverte. Ainsi, petit-à-petit, les Portugais réussirent à contourner le continent africain pour atteindre les Indes, sous-continent aux richesses convoitées avec lequel les contacts commerciaux terrestres furent rompus depuis que les Turcs ottomans s'emparèrent de Constantinople en 1453.

De plus à travers l'expédition de Vasco de Gama, les Portugais découvrirent la route des épices et de l'Or et explorent pendant un siècle les côtes de l'Afrique et installent des comptoirs tout au long de la côte africaine. Ces

Européens furent escales pendant leur trajet dans les comptoirs commerciaux africains et indiens déjà développés, qui commercèrent avec les marchands musulmans, juifs et italiens en Inde. Des contacts commerciaux furent établis avec les populations côtières africaines pour acquérir esclaves, or ou ivoire et quelques comptoirs portugais furent construits dont le plus important fut celui d'El Mina actuel Ghana fondé en 1482.

3. La concentration du Portugal sur d'autres régions

La dernière partie de notre étude se penche sur l'intérêt des Portugais au-delà de la Méditerranée et l'impact de l'absence portugaise dans la Méditerranée.

3.1. L'intérêt du Portugal hors de la Méditerranée

Le besoin d'épice, de l'or et le désir de se passer de l'intermédiaire des Arabes entraînèrent l'exploration du continent africain et du nouveau continent par les Européens en premier, les Portugais. La pénurie de métaux précieux en Europe rendit les échanges économiques primordiaux. À partir de la seconde moitié du XV^e siècle, la volonté d'éviter l'intermédiaire de ces marchands poussèrent les Portugais à explorer une nouvelle voie maritime vers l'Océan indien. La volonté de découvrir de nouvelles routes des épices et de l'Or fut motivée par des enjeux politiques, religieux, économiques et également le goût de l'aventure, l'envie des connaissances de savants et la curiosité géographique des scientifiques et des astronomes de l'époque médiévale (G.E. de Zurara, 1960, p. 66-67). Les explorations ne furent guère les premières actions menées par Henri le Navigateur. Ce prince, de par ses croyances religieuses et sa volonté d'amener des âmes à Dieu, l'ont poussé à participer en 1415 à la libération de la ville de Ceuta. La magnanimité naturelle de ce prince l'incitait à entreprendre et à réussir de très grands exploits (C. Coquery-Vidrovitch, 2003, p. 87). Cette prise de Ceuta procède à l'idée de croisade et à la possession définitive des terres africaines, pour établir une tête de pont permanente, permettant le passage paisible des troupes. Les Européens pensent que ces expéditions seraient un bon moyen de limiter la démographie, et les violences des cadets mis en chômage depuis la prise de Grenade en 1492 aux Turcs et la fin de la Reconquista. Les marins sont agités par la curiosité, la recherche d'îles enchantées dans les Antilles. Ils pensent trouver châteaux, dragons et princesses. Les savants et humanistes sont désireux d'éprouver les méthodes des jeunes sciences.

Dans l'atmosphère de dynamisme de la période, les Portugais cherchent de nouveaux champs d'action et de nouvelles sources de profits. Les historiens matérialistes ont insisté sur le manque de métal précieux en Europe, à cause du fort commerce méditerranéen, et il faut de l'or pour irriguer les flux économiques. Quant au roi du Portugal, il aspira un Portugal enrichi par le commerce, ouvert sur l'Europe plutôt que concentré sur l'Ibérie. Il voit également dans cette posture une stratégie consacrant une garantie d'indépendance vis-à-vis de l'Espagne et le moyen de réaliser sur ce nouveau terrain une synthèse entre les deux composantes de la société portugaise dont il cherche le support, les nobles et la bourgeoisie marchandes. En Afrique, tout ce qui est au-dessus du Sahara, est une espérance. On

recherche de l'ivoire, des esclaves, la malaguette. Ainsi, la conquête des épices n'était pas pour les Portugais une phobie.

En 1497, le roi Manuel I^{er} de Portugal confia à Vasco de Gama le commandement de l'expédition maritime qui, en suivant la route contournant l'Afrique telle qu'elle avait été ouverte par Bartolomeu Diaz en 1487, devait atteindre les Indes. Quittant Lisbonne le 8 juillet 1497, avec une flotte de quatre navires et un équipage total de 170 hommes, après un long détour de 6200 milles dans l'océan Atlantique sud, il atteignit la terre en Afrique le 8 novembre 1497. Le 25 décembre 1497, la flotte longea avec difficulté la côte car il y a des courants marins contraires, une côte que les Portugais baptisèrent Natal, ce qui signifie « Noël » en portugais. Ainsi, l'arrivée de Vasco de Gama à aux Inde en 1498 ouvra la voie au commerce très fructueux des épices contrôlées jusque-là par les Vénitiens. Dans la première moitié du XVI^e siècle, les Portugais assurèrent le contrôle de l'Océan Indien après avoir vaincu les flottes des États musulmans. Les marchands européens imposèrent leur domination sur les échanges commerciaux et l'or remplaça peu à peu l'argent comme monnaie d'échange.

À cette époque, ce furent les musulmans qui eurent la mainmise sur l'acheminement de l'or par caravane depuis l'Afrique de l'ouest vers les côtes méditerranéennes. Cette quête de nouveaux débouchés commerciaux, de nouvelles matières premières pour répondre au besoin alimentaire des populations furent les motivations auxquelles s'ajouta le besoin des Portugais en esclaves pour accroître les plantations sucrières de Madère ou des Açores. Les Portugais Francisco de Almeida et Alfonso de Albuquerque établirent une série de comptoirs fortifiés, du Mozambique à Malacca en passant par la Côte de Malabar. Les Portugais étendirent leur domination jusqu'aux Moluques, Îles riches en épices. Cette expansion fut justement motivée par le commerce très lucratif de telles denrées. Le poivre, les clous de girofle, la noix de muscade, la cannelle s'arrachèrent à cette époque à prix d'or sur les marchés européens. Les Portugais tirèrent parti des divisions entre les Hindous et les Musulmans de la région pour créer une factorerie à Cochin puis à Cananor, Sofala, quiloa et Malacca en 1511. Ces différentes factoreries furent protégées par des forteresses et une armada. Cela finit par l'installation d'une administration et la création d'un poste de vice-roi des Indes pour maintenir l'ordre dans l'océan indien.

Malgré tous ces échanges fructueux en Méditerranée, les acteurs commerciaux portugais eurent le désir d'accéder à d'autres richesses du monde. Cette culture du commerce internationale chez les Portugais et l'insécurité grandissante dans la Méditerranée vont contribuer énormément à la décision des Portugais à se diriger vers l'océan atlantique et vers les côtes ouest-africaines pour rejoindre l'Inde. Ainsi, au cours de leur chemin, les Portugais firent escale pour échanger et acquérir des produits africains. À partir de ce moment, un nouveau commerce va prendre forme et devenir un commerce intercontinental (A.C. Mosto, 1895, p. 16). De par la position géographique et la situation d'ouverture sur l'Océan Atlantique, la côte ouest africaine fut une zone propice à la rencontre de diverses populations et cultures. Les potentialités que regorge cette côte ouest africaine suscitèrent l'appétit des Européens en premier lieu les Portugais qui

voulant éviter l'intermédiaire dans le commerce des épices, firent escale en Afrique occidentale pour entretenir des relations commerciales avec les peuples noirs à l'époque médiévale (V. Fernandes, 1951, p. 15, 51 et 59).

3.2. L'impact de l'absence portugaise en Méditerranéenne

L'évolution de la situation politique et économique dans la Méditerranée au Moyen Âge a eu des incidences sur la stratégie extérieure du Portugal. La progression de l'impérialisme turc dans la première moitié du XV^e siècle menace l'ensemble de la chrétienté, bouleverse la situation géopolitique en Méditerranée et perturbe les courants commerciaux entre l'Europe et l'Asie. Ces événements vont renforcer la détermination du prince Henri le Navigateur et les rois du Portugal au XV^e siècle à tourner leur regard vers d'autres horizons et découvrir en maintenant ouverte la route de l'Océan Atlantique vers l'Orient. Cette démarche ne sera sans conséquences car l'abandon progressif de la Méditerranée par le Portugal entraîne la perte de son influence dans la région au profit des autres puissances européennes et bouleverser l'équilibre sociopolitique et commercial dans la Méditerranée (A.S. de Freire, 1982, p. 12-13).

Cette réorientation bouleverse profondément les échanges commerciaux mondiaux et l'Océan Atlantique devient le centre du trafic entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Les Cités-États comme Venise et Gênes autrefois dominantes dans le commerce voient leurs puissances diminuer au profit des puissances atlantiques (Espagne, Angleterre Hollande). On assiste alors à la redéfinition des relations géopolitiques dans les régions. La Méditerranée perd sa centralité géopolitique au détriment de l'Océan Atlantique. À cette période, le Portugal reçut toutes les richesses provenant des colonies. Lisbonne s'impose comme capitale du royaume portugais, une capitale pleine de richesses qui s'aperçoit à travers la construction des nombreux monuments à l'époque. Elle devint une capitale importante cosmopolite et maintient les importantes fonctions commerciales au niveau du système mondial (J.-L Pinol, 2003, p. 7).

Lisbonne fut à la tête des réseaux des villes comme Lunda, Lourenço Marque, Rio de Janeiro, etc. La fin du XVI^e siècle représente l'époque de l'apogée du développement du Portugal grâce au commerce sur la côte ouest-africaine et le commerce d'or avec le Brésil. Depuis le XV^e siècle, le pays se retrouve dans le concert des nations puissantes grâce à sa politique maritime outre-mer et devint l'un des premiers Empires coloniaux jamais constitués dans le monde (J.-F. Labourdette, 2002, p. 2). En effet, l'inauguration des explorations transocéaniques par le Portugal créa au XV^e-XVI^e siècles une vaste zone de communication entre les hommes et un immense réseau d'échanges de produits entre les nouveaux États et l'Europe pendant des siècles. Le Portugal s'affiche ainsi sur le plan international parmi les nations coloniales et faire valoir sa suprématie sur ses domaines nouvellement découverts (A. C. Mosto, 1895, p. 47).

L'Océan Atlantique devient le centre des rivalités géopolitiques où les conflits entre le Portugal et l'Espagne battent son plein pour le contrôle des routes commerciales, des colonies et des ressources naturelles. Le Portugal se voit ainsi maître des régions découvertes au-delà de l'Océan Atlantique. Cette découverte va

très tôt poser des problèmes car à cette période deux pays dominèrent les mers : l'Espagne et le Portugal. Ces deux États, maîtres des explorations maritimes pendant un siècle se retrouvèrent en concurrence à cette époque et cherchèrent un arbitre pour départager les zones découvertes et à découvrir. Ainsi, à l'issue des traités d'Alcaçovas en 1479 et de Tordesillas le 7 juin 1494, le pape attribua au Portugal les régions situées à l'Est du méridien situé à 1770 kilomètres des îles du Cap Vert et à l'Espagne toutes les possessions à l'ouest de cette ligne imaginaire. L'Afrique à l'exception des Canaries resta sous la domination des Portugais et reconnu par le monde entier. On assiste ainsi au premier partage du monde entre les deux pays de l'Europe occidentale.

L'abandon progressif de la Méditerranée par le Portugal a entraîné le déplacement du dynamisme culturel vers les régions atlantiques. Ces régions sont devenues les nouveaux foyers d'innovations artistiques, intellectuelles et culturelles. Depuis le Moyen Âge jusqu'à nos jours, les contacts avec les différents peuples et cultures, l'évolution du domaine de la restauration et de la formation professionnelle en cuisine constituent des facteurs déterminants dans le processus de changements alimentaires. Les plus importants furent ceux qui résultent de l'expansion maritime portugaise à partir du XV^e siècle et qui ont conduit à la construction de l'espace lusophonie. En effet, l'alimentation et la cuisine portugaise se sont forgées en fonction de ce processus historique de rencontres de cultures ainsi que de la pluralité du paysage territorial portugais (R. Moreira, 2011, p. 379-387). Ce métissage s'aperçoit visiblement dans la culture alimentaire des Portugais, qui intègre de multiples influences : influence des cultures que les découvertes maritimes ont introduites et ont fait connaître à l'Europe à partir du XV^e siècle.

L'expansion maritime atlantique portugaise fut un temps de rencontres, d'échanges, et de brassage des cultures, mais aussi, elle s'est accompagnée de l'introduction en métropole des enfants, des femmes, et des hommes africains dans les cales des caravelles portugaises après avoir marchandés sur les littoraux d'Afrique. Ce convoi d'Africains sur le sol portugais entraîna le métissage de la population portugaise. La rencontre entre Noirs et Portugais fut plus renforcée par le fait que la traite portugaise sur la côte de l'Afrique occidentale fut sur de long terme (XV^e-XVI^e siècles). En effet, le choix spécifique par âge et par sexe de cette première traite des esclaves insuffla une dynamique particulière aux premiers esclavages des Africains au Portugal et favorisa le métissage de la population portugaise (A.A. de Mendes, 2008, p. 44-65).

Ainsi, les femmes furent à la fois servantes et maîtresses. La recherche des jeunes femmes noires s'inscrivit dans la fermeture des marchés de l'Orient mais aussi dans un changement des valeurs esthétiques et un nouveau goût pour l'exotisme né avec la découverte de l'Autre. Ces esclaves noires furent tellement belles, élégantes et amoureuses que nombreux furent les habitants de la ville qui les épousèrent. F. Carletti (1999, p. 60) écrit que « Certaines femmes noires par leur valeur, leur jugement, leurs traits, la disposition de leurs corps et l'ordonnance de leurs membres, excepté la couleur dépassent de très loin les femmes d'Europe ». La beauté et la sensualité des femmes noires et métisses et l'excitation que

provoqua le franchissement des interdits aiguisèrent la convoitise des hommes blancs de toutes conditions. Les mélanges biologiques furent ainsi favorisés par un recours généralisé de l'esclavage de maison parmi les couches aisées de la société.

L'ouverture de la route de l'Océan Atlantique au commerce avec l'Afrique, l'Amérique et l'Asie par le Portugal provoque la décomposition de l'empire mamelouk, l'affaiblissement des républiques italiennes, la mainmise de la Turquie sur la Syrie et l'Égypte et le transfert définitif de la puissance maritime et commerciale européenne de la Méditerranée vers l'Atlantique au Moyen Âge. La vocation atlantique du Portugal s'est manifestée dès les origines car à l'époque de la colonisation romaine, le réseau de communication portugaise accentuait l'orientation atlantique et l'attraction maritime des populations portugaises (O. Ribeiro, 1950, p. 203). La vocation ultramarine du Portugal est donc naturelle. Vu la position naturelle du Portugal, A.S. de Freire (1982, p. 12) écrit que : « *le Portugal est atlantique également par vocation* ». L'insécurité dans la Méditerranée fut le détonateur de l'abandon de la Méditerranée par le Portugal au profit de l'Océan Atlantique.

Conclusion

L'insécurité croissante due à la piraterie, aux conflits militaires ainsi qu'au changement radical des priorités économiques et commerciales ont conduit à l'abandon progressif de la Méditerranée par les Portugais au Moyen Âge. Ce tournant stratégique a non seulement modifié le paysage politique et commercial de la région, mais a également redéfini le rôle du Portugal sur la scène mondiale en tant que puissance maritime orientée vers l'Océan Atlantique. Ces découvertes maritimes portugaises au Moyen Âge ont bouleversé les structures sociales mondiales et ont engendré des transformations sociales, économiques, culturelles et technologiques. On assiste à l'élargissement du monde et à la circulation intense des personnes et des marchandises ainsi qu'à l'hégémonie du Portugal en Europe et dans les régions découvertes. Le Portugal devint le pionnier de la mondialisation et bouleverse l'ordre social mondial. Ces explorations eurent des conséquences au Portugal. La société portugaise connaît un développement considérable tant au niveau de ses infrastructures qu'au niveau de l'augmentation de la population. Les Portugais rentrent en contacts avec de nouveaux produits venus de l'autre bout du monde, une nouvelle classe sociale devenue plus dynamique grâce aux échanges apparaît et l'on assiste à la présence d'une autre couche sociale au Portugal : les mulâtres et les esclaves dans la société portugaise.

Reference bibliographique

BELHAMASSI Moulay, 2002, « Course et contre-course en Méditerranée ou comment les Algériens tombaient en esclavage (XVI^e siècle – 1^{er} tiers du XIX^e siècle », *Cahier de la Méditerranée*, Université d'Alger, Vol 65, pp. 53-67.

BRAUDEL Fernand, 1949, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin.

CARLETTI Francesco, 1999, *Voyage autour du monde de Francesco Carletti : 1594-1606*, Frédérique Verrier, Paris, Chandeigne.

- CHAUNU Pierre, 1969, *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, Paris, P.U.F.
- COQUERY-VIDROVITCH Catherine, 2003, *La découverte de l'Afrique : L'Afrique noire atlantique des origines au XVIII^e siècle*, Paris, L'Harmattan.
- COURDIER Zoé, 2013, *Les batailles entre Chrétiens et Ottomans dans la Méditerranée du XVI^e siècle*, Mémoire de Master, Lyon, Université Lumière.
- DELUMEAU Jean, 1978, *La peur en Occident : XVI^e-XVIII^e siècles*, Paris, Fayard.
- FERNANDES Valentim, 1951, *Description de la côte occidentale d'Afrique (Sénégal, Cap de monté et Archipels : 1506-1510)*, Tradition Th. Monod, Bissau, CDEDG.
- FREIRE Antonio de Siqueira) 1982, « Le Portugal, la Méditerranée et l'Atlantique », *Nação e defesa*, Paris, p. 1-27.
- LABOURDETTE Jean-François, 2000, *Histoire de Portugal*, Paris, Fayard.
- MARQUIS Hugues, 2005, *La Méditerranée au Moyen Âge : conflits et échanges entre Chrétiens et Musulmans*, Poitou-Charantes, IUFM.
- MENDES Antonio Almeida de) 2008, « Africains esclaves au Portugal: dynamiques d'exclusion, d'intégration et d'assimilation à l'époque moderne (XV^e-XVI^e siècle) », *CIRESC/EHESS*, Paris, et *CHAM-UNL*, Lisbonne, p. 45-65.
- MOSTO Alvise de Cada, 1895, *Relations de voyages à la côte occidentale d'Afrique 1445-1457*, Tradition Charles Scheffer, Paris, Leroux.
- OLIVEIRA Martins Joaquim Pedro de, 1994, *Histoire du Portugal*, Paris, Edition de la Différence.
- PEREZ Joseph, 2002, « Naissance et affirmation du royaume du Portugal: 1139-1640 », *Presses Universitaires*, Paris, p. 1-15.
- RIBEIRO Orlando, 1950, « Portugal o Mediterrâneo e o Atlantico », in *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-ouest*, tome 21, Paris, p. 200-205.
- ZURARA Gomes Eanes, 1960, (1453), *La chronique de Guinée*, Traduction L., Bourdon, édition Chandeigne, Paris.