

# Idées reçues sur les Grandes Découvertes

xv<sup>e</sup>-xvi<sup>e</sup> siècles

Michel Chandeigne  
Jean-Paul Duviols

Issues de la tradition ou de l'air du temps, mêlant souvent vrai et faux, les idées reçues sont dans toutes les têtes. Les auteurs les prennent pour point de départ et apportent ici un éclairage distancié et approfondi sur ce que l'on sait ou croit savoir.

## Michel Chandeigne

Éditeur, fondateur en 1986 de la Librairie Portugaise & Brésilienne à Paris, traducteur et conférencier. Aux éditions Chandeigne, avec Anne Lima, il dirige depuis 1992 la collection Magellane, qui rassemble et commente les sources sur l'histoire des Découvertes (50 titres à ce jour). Sous le nom de Xavier de Castro, il a signé ou cosigné plusieurs ouvrages de cette série qui fait aujourd'hui référence.

### Du même auteur (sélection)

- *Lisbonne hors les murs, 1415-1580. L'invention du monde par les navigateurs portugais*, dir. par M. Chandeigne, Autrement, 1992.
- *Goa 1510-1685. L'Inde portugaise apostolique et commerciale*, dir. par M. Chandeigne, Autrement, 1996.
- *Prisonniers des Glaces. Les expéditions de Willem Barentsz (1594-1597)*, Chandeigne, 2<sup>e</sup> éd., 2000.
- *Le Voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta & autres témoignages*, en collaboration avec Jocelyne Hamon et Luís Filipe Thomaz. Première édition intégrale des sources directes, Chandeigne, 2<sup>e</sup> éd., 2010.

## Jean-Paul Duviols

Agrégé d'espagnol et docteur d'État, professeur émérite de l'Université de Paris IV-Sorbonne où il occupait la chaire de Littérature et Civilisation de l'Amérique latine. Il est spécialisé dans l'étude de la période précolombienne, de l'histoire des voyages, de la colonisation, ainsi que dans l'analyse iconographique.

### Du même auteur (sélection)

- *L'Amérique espagnole vue et rêvée. Les livres de voyage de Christophe Colomb à Bougainville*, Promodis, 1986.
- *Sur les traces de Christophe Colomb*, Gallimard Jeunesse, 2002.
- *Le Miroir du Nouveau Monde. Images primitives de l'Amérique*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2006.
- *Le Nouveau Monde. Les voyages d'Amerigo Vespucci (1497-1504)*, Chandeigne, 2007.
- *La Destruction des Indes, de Bartolomé de Las Casas* (préface, notes et commentaires iconographiques), Chandeigne, 2013.

# sommaire

Introduction .....13

## Les découvertes et navigations portugaises

- « Au Moyen Âge, les gens croyaient que la Terre était plate. » .....25
- « L'école de Sagres fut fondée par Henri le Navigateur. » ...37
- « Les caravelles sont les navires des découvertes. » .....45
- « Vasco de Gama est la figure majeure des Découvertes portugaises. » .....49
- « Les Portugais connaissaient le Brésil avant sa découverte officielle. » .....61
- « Les Portugais pratiquaient une stricte "politique du secret", occultant les avancées de leurs navigations » .....69

## Christophe Colomb

- « Christophe Colomb a découvert l'Amérique. » .....75
- « Le Nouveau Monde ne porte pas le nom de son découvreur. » .....85
- « Christophe Colomb est né à Gênes. » .....93
- « C'est simple comme l'œuf de Colomb. » .....103
- « La syphilis a été rapportée d'Amérique par les marins de Colomb. » .....109

## Les conquêtes espagnoles

- « Cortés a brûlé ses vaisseaux. » .....115
- « La controverse de Valladolid a opposé Juan Ginés de Sepúlveda à Bartolomé de Las Casas, défenseur des Indiens. » .....123
- « Las Casas est à l'origine de la traite négrière. » .....131
- « Les découvertes portugaises ont été moins violentes que les conquêtes espagnoles. » .....135
- « Les images de la *conquista* ont créé de nombreuses idées reçues. » .....143

## Magellan

- « Magellan a réalisé le premier tour du monde. » .....165
- « Magellan est né à Sabrosa. » .....171
- « Magellan a proposé son projet au roi du Portugal qui l'a refusé. » .....175
- « Magellan s'est montré d'une grande cruauté envers les mutins espagnols. » .....179
- « La première traversée du Pacifique, dont Magellan avait sous-estimé l'étendue, a été une hécatombe. » .....183
- « Il y eut 18 survivants sur les 265 hommes embarqués. » .....191
- « La vente des épices compensa largement les pertes de l'expédition. » .....195

## Conclusion .....199

## Annexe

- Pour aller plus loin .....203

## « Vasco de Gama est la figure majeure des Découvertes portugaises. »

*On peut donc affirmer que si [Vasco de Gama] eût précédé Colomb,  
la découverte du nouveau continent aurait vraisemblablement  
été retardée de plusieurs siècles [sic].*

Jules Verne, *Histoire générale des grands voyages...*, 1870

Que Vasco de Gama soit la figure dominante des Découvertes portugaises semble aujourd'hui une évidence. Mais que son rôle ait été si déterminant et sa renommée à la hauteur de ses véritables mérites s'avèrent finalement très contestables au regard des témoignages de ses contemporains, souvent sévères, et des faits reconsidérés aujourd'hui en s'abstrayant de la légende dont le personnage a été enrobé au fil des siècles.

Le premier voyage de Vasco de Gama en 1497-1499 n'a pas la saveur de ceux de Colomb et de Magellan. Contrairement à ces derniers qui portaient pour l'inconnu, celui de Gama était déjà en partie balisé : Bartolomeu Dias avait le premier doublé le cap de Bonne Espérance en 1488 – fait souvent omis –, de nombreuses informations circulaient sur l'Afrique orientale et le point d'arrivée était plus ou moins établi sur la foi de renseignements fragmentaires de voyageurs. Il n'en reste pas moins que l'inauguration de la ligne des Indes fut un événement considérable.

Vasco de Gama fut en effet le premier à accomplir d'une seule traite, à partir des côtes africaines une grande boucle dans l'océan Atlantique pour dépasser le sud de l'Afrique et gagner sur sa lancée les côtes du Kerala en Inde. Pour la première fois dans l'histoire des navigations européennes, des marins naviguèrent en haute mer plus de trois mois (en 1492, Colomb n'y avait vogué que

37 jours). Une des routes commerciales les plus importantes de l'histoire maritime fut alors ouverte : celle du poivre, des autres épices et de tous les produits d'Orient. Cette expédition marque une date capitale dans l'histoire du monde, car elle créa une communication directe et durable entre l'Inde et l'Europe, avec des escales stratégiques en Afrique et au Brésil. Les Européens, missionnaires, marchands, soldats, aventuriers, allèrent bientôt s'y engouffrer, provoquant dans les domaines géostratégiques, agricoles, commerciaux, sanitaires, raciaux et culturels, un bouleversement irréversible de tous les équilibres d'antan. La ligne des Indes resta quasi-inchangée durant plus de trois siècles, et le nom de Vasco de Gama lui demeure à juste titre attaché.

Le sujet fut, dès le XVI<sup>e</sup> siècle, largement traité par les chroniqueurs portugais. Les *Lusiades* de Luís de Camões, parues en 1572 allait forger à jamais la légende du navigateur. Pendant le romantisme et la période salazariste au XX<sup>e</sup> siècle, Vasco de Gama demeura plus que jamais un héros national. Ses cendres furent solennellement translattées au monastère des Hiéronymites, ses effigies se multiplièrent, comme les rues portant son nom. Dans le monde entier, il est le premier choisi pour baptiser les associations de la diaspora portugaise. À Lisbonne, l'immense pont sur le Tage – le plus long d'Europe – a été baptisé « Pont Vasco de Gama » lors de son inauguration en 1998, année de l'exposition mondiale célébrant les 500 ans du premier voyage aux Indes.

Bien que Vasco de Gama soit une icône depuis des siècles, on peut relativiser aujourd'hui ce statut, comme l'ont fait ses derniers biographes anglais et français, et récemment, avec brio, Sanjay Subrahmanyam. Les sources et les chroniques de l'époque le décrivent souvent en filigrane comme un homme hautain, brutal, paranoïde, obtus, peu courageux, cupide, bref doté de traits de caractères qui, réunis, font rarement l'étoffe des héros. Elles ne font jamais son panégyrique : il y apparaît toujours très déterminé, mais aussi un piètre diplomate, incapable de s'adapter et de négocier, qui faillit par sa maladresse et son arrogance ruiner



Le Voyage de Vasco de Gama 1497-1499

dans l'œuf les ambitions du roi Manuel, auxquelles seuls de providentiels successeurs donnèrent une forme. Au Portugal même, l'historien Oliveira Martins (le « Michelet » portugais) fut sans complaisance avec l'action et la stature de l'amiral :

« Son esprit grossier n'avait pas la largeur de vue d'un homme d'État, laquelle se réduisait à terrifier l'Inde par la cruauté de ses exploits et à la dominer par l'horreur de ses massacres. » (*Histoire du Portugal*, 1879)

Comment expliquer cette métamorphose et ce paradoxe ? La force symbolique du voyage inaugural de 1498 ? La longévité de Vasco de Gama, qui est, avec Hernán Cortès, un des rares aventuriers de cette époque à avoir pu jouir, durant de longues années, des rentes et des honneurs afférents à leurs exploits ? Le poids de sa lignée dans l'administration portugaise ? La seule magie du verbe de Camões ? Reprenons le fil de l'histoire.

Dès le retour de Bartolomeu Dias, le roi João II († 1495) prépare la grande expédition vers les Indes. Pour cette haute mission, il se doit de nommer non plus un marin, comme Dias, mais un aristocrate qui soit aussi un homme de confiance. On ne sait si Vasco de Gama avait une grande expérience de la navigation, les archives étant imprécises sur ce sujet, mais sa nomination semble davantage tenir à sa position sociale qu'à ses compétences maritimes. Le choix est mince : en butte à l'hostilité d'une grande partie de la noblesse, João II se tourne vers l'ordre militaire de Santiago dont lui-même avait été le maître. La famille Gama, de petite noblesse, en faisait partie. Paulo da Gama est d'abord pressenti, mais il cède sa place à son frère Vasco. Le projet maintes fois repoussé, le roi Manuel I<sup>er</sup> (1495-1521) maintient la décision de son prédécesseur.

Les deux premières expéditions de Vasco de Gama sont en réalité peu glorieuses, marquées de bévues et de violences. Lors de la première, il prend obstinément les hindous pour des chrétiens orientaux. Si cette méprise est compréhensible, vu le manque d'informations fiables dont disposaient les Portugais, elle se poursuit néanmoins durant tout le séjour. Ce manque de discernement se double de maladresses lors de sa rencontre avec le Samudri (le raja de Calicut) ; l'attitude de Vasco de Gama est telle que la situation se tend au plus haut point et il doit battre en retraite dans la confusion.

Après son retour, avec un chargement d'épices prometteur, deux expéditions partent de Lisbonne pour les Indes : la première menée par Pedro Álvares Cabral en 1500, la seconde par João da Nova en 1501. Profitant de son autorité et de ses droits, Gama reprend la mer en 1502. Oliveira Martins rappelle que Gama était pétri de colère contre le Samudri, qui l'avait prit pour un vulgaire pirate. Il reparait en « *fidalgo* offensé dans son honneur par ce misérable » :

« L'histoire de ce voyage est une horreur ; et la vengeance du capitaine atteste cette froideur sanguinaire, impassible et cruelle, qui fait

### « Le célèbre pilote ibn Mâjid guida Vasco de Gama »

Ce n'est que tardivement, au XX<sup>e</sup> siècle, qu'une idée fautive sur ce voyage allait faire florès. Elle concerne le pilote qui guida Vasco de Gama depuis Malindi (dans l'actuel Kenya) jusqu'à Calicut en Inde. À la fin d'un congrès en 1892, l'historien David Lopes lança à la cantonade que ce pilote pourrait être arabe et s'agir du célèbre Ahmad ibn Mâjid, auteur de manuels nautiques de référence sur l'océan Indien au XV<sup>e</sup> siècle.

Trente ans plus tard, quand il publie en 1921-22 les *Instructions d'ibn Mâjid*, l'arabiste Gabriel Ferrand reprend cette idée, qu'il pense corroborée par un texte arabe de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle. Elle connaîtra un beau succès jusqu'à nos jours, car elle est séduisante par son ironie : que le grand pilote arabe mène lui-même le chrétien Vasco de Gama en Inde, se rendant le complice involontaire d'un acte censé ruiner le commerce musulman dans l'océan Indien, aurait été en effet un admirable clin d'œil de l'Histoire. On lit donc souvent l'assertion qui suit : « Ibn Mâjid [...] guide Gama, participant ainsi sans le savoir à la liquidation de la présence maritime arabe dans l'océan Indien » (J. Attali, 1992, 1991). Mais il n'en est rien.

Dans la relation du premier voyage, on lit : « le 24 [avril 1497] nous partîmes de là, avec un pilote que le roi nous donna, pour une ville appelée Calicut, dont le roi [de Malindi] avait connaissance, et pour l'atteindre nous prîmes la direction de l'est. » Chez les chroniqueurs portugais du XVI<sup>e</sup> siècle, ce pilote est un musulman nommé *Malemo Cana* (Castanheda) ou *Malemo Canaca* (Góis). Plus qu'un patronyme, il s'agit d'un titre correspondant à l'arabe *mu'allim* (maître) et au tamoul *kanaka* (astrologue), l'expression désignant chez les musulmans indiens du Gujarat un pilote capable de se diriger en haute mer selon les étoiles.

Le coup de grâce a été définitivement porté à cette thèse par l'historien syrien Ibrahim Khoury qui a longuement étudié l'œuvre et la biographie d'Ahmad ibn Mâjid. Il a déterminé que ce dernier avait cessé de naviguer aux alentours de 1465. En aucun cas il n'aurait pu être le pilote de Vasco de Gama en 1498, sans doute était-il même décédé à cette époque.

effectivement partie du tempérament, presque africain, des Portugais. [...] Si de tels sentiments, bien vivants dans l'âme de Vasco de Gama, inspirent ses actes, en revanche sa campagne n'obéit à aucun plan [...]. » (*op. cit.*, [1879] 1994, p. 177)

Parti avec une escadre de treize vaisseaux, il revient avec le gros de la flotte chargée d'épices. C'est un succès commercial, mais il laisse en Inde un chaos diplomatique. Sommant le Samudri de Calicut d'accéder aux exigences des Portugais, il avait assiégé et bombardé la ville, pendu des otages à la vue de tous, tranché leurs mains et leurs pieds dont il avait chargés une barque, et jeté les cadavres mutilés à la mer. Privilégiant l'intimidation et la terreur à la négociation, il avait indisposé profondément les rajas de Cochin et de Cannanore, pourtant accueillants et favorables à une alliance, suscité partout des tensions et fini par déclencher de longues hostilités entre les comptoirs indiens, où les Portugais avaient été plusieurs fois à deux doigts d'être anéantis. Comble de l'horreur, il avait pillé, incendié et envoyé par le fond sans la moindre pitié un navire pacifique chargé de musulmans de retour de La Mecque, dont beaucoup de femmes et d'enfants. Un des témoins européens de l'époque, Tomé Lopes, lui-même épouvanté par ce crime qui allait marquer au fer rouge et pendant longtemps la réputation de l'amiral et celles des Portugais en Orient, en livra un douloureux récit qu'il conclut ainsi :

« On était le lundi 3 octobre 1502, une date dont je me souviendrai toute ma vie. [Après un long combat], avec beaucoup de cruauté et sans aucune pitié, l'amiral fit ainsi brûler cette nef avec tous les gens qui s'y trouvaient. » (*Voyages de Vasco de Gama*, 1995, p. 224-231)

À son retour en 1502, la faiblesse des pertes et la richesse de la cargaison effacent quelque peu l'échec diplomatique. Vasco de Gama, auréolé de son titre d'amiral, reçoit honneurs, rentes, domaines et prébendes, qu'il s'attache à cultiver et à étendre à sa

### « Vasco de Gama coupe la route des épices aux musulmans »

C'était le projet du roi Manuel I<sup>er</sup>. En fait, l'arrivée des Portugais en Inde ne fit que perturber le commerce traditionnel des épices, qui passait jusqu'alors exclusivement par le sultanat d'Égypte et la Perse, puis aboutissait à Venise. Elle ne provoqua pas la « liquidation » ni la ruine du commerce arabe des épices, comme on le lit partout. Tout d'abord, Afonso de Albuquerque en 1513 et ses successeurs ne réussirent jamais à conquérir Aden, clef de la mer Rouge. Ensuite, les flottes portugaises n'étaient pas assez nombreuses pour contrôler autant d'océan. Très vite, les vaisseaux arabes apprirent à faire escale en divers lieux, dont les Maldives pour les navires de Malacca et du Coromandel. Enfin, la seule production de poivre en Inde était telle que la couronne lusitanienne était incapable d'acheter toutes les quantités exportables. Luís Filipe Thomaz a établi qu'au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, *grosso modo* les deux tiers du poivre parvenant en Europe passaient par les routes de l'Arabie, seul un tiers empruntait, *via* le cap de Bonne-Espérance, la ligne des Indes.

nombreuse famille. Cette semi-retraite est cependant rapidement une semi-disgrâce. Le personnage étant intouchable, il siège au conseil royal, mais ses actions en Inde sont contestées, contraires aux souhaits du monarque, et il ne reprendra plus la mer du vivant du roi Manuel.

De 1502 à 1524, l'homme vit comme un notable, soucieux avant tout de l'accroissement de son patrimoine et du renforcement de son clan. En 1499, il avait reçu la commanderie de sa ville natale de Sines, détenue par l'ordre de Santiago, mais devait attendre la dispense papale pour en prendre possession. Il y habite néanmoins et mène grand train. En 1507, piaffant d'impatience, il s'ingère de plus en plus dans les affaires de la ville ; le grand-maître de l'ordre en prend ombrage et proteste auprès du roi qui somme l'amiral de la quitter. Vasco de Gama s'installe alors à Évora, et se

fait plus discret. En 1518 néanmoins, il menace de quitter le pays, peut-être pour passer au service de l'Espagne si on ne lui accorde pas un comté. Le roi, échaudé par le précédent du transfuge de Magellan, lui demande de patienter et finit par obtempérer. Vasco de Gama devient comte de Vidigueira.

Dès le début, le roi Manuel I<sup>er</sup> avait conçu pour les Indes de très hautes ambitions. Il voulait instaurer un monopole royal sur le commerce des épices, trouver et protéger les communautés chrétiennes d'Orient, dont on exagérait l'importance à l'époque, qui devaient l'aider à accomplir son grand projet messianique : détruire La Mecque, reconquérir Jérusalem et devenir le monarque d'un empire chrétien universel sur tous les continents.

Face à son souverain, Vasco de Gama prône une autre politique qui reflète les souhaits de la majorité des nobles portugais. Loin du dessein grandiose de Manuel, les Indes ne sont pour eux qu'une suite de comptoirs à vassaliser par la force pour s'enrichir. Lors de ses deux voyages, Vasco avait d'ailleurs rapporté, à titre personnel, quantité de marchandises qui lui avaient valu une petite fortune, ce qui faisait grincer bien des dents. Non sans raison, il juge qu'il faut concentrer les forces portugaises en quelques places des Indes et renoncer à se disperser dans tout l'Orient.

Dom Francisco de Almeida, qui fait partie de l'entourage des Gama, part avec le titre de premier vice-roi des Indes (1505-1509). Il y coule le socle du nouvel État, mais c'est son successeur, Afonso de Albuquerque, qui crée en quelques années un immense empire qui va s'étendre sur toutes les mers d'Orient.

Afonso de Albuquerque (1453-1515) avait combattu toute sa vie pour les souverains portugais : en Méditerranée contre les Turcs, en Castille et surtout au Maroc. Il fait un premier voyage, il repart en 1506 à la tête d'une armada comme capitaine-général des côtes d'Arabie. Il conquiert la même année l'île de Socotra, stratégiquement située à proximité de la mer Rouge, et l'année suivante l'île d'Ormuz à l'entrée du golfe Persique. Devenu

gouverneur en 1509, il prend l'initiative de conquérir Goa en 1510, puis s'empare du grand port de Malacca, dans le détroit de la Sonde, et envoie aussitôt une flotte découvrir les Moluques en 1512. Il reprend Ormuz en 1515. Seul son échec en 1513 devant Aden, clef de la mer Rouge, l'empêche de verrouiller les routes commerciales des musulmans et de réaliser le grand projet manuélín : la prise de Djedda et la prise de La Mecque.

Albuquerque favorise les mariages mixtes, créant ainsi les prémisses d'une société luso-indienne, et bâtit un réseau de forteresses-factoreries qui va permettre à des Portugais peu nombreux de se maintenir dans ces contrées, d'y contrôler en partie le commerce et d'acheminer à Lisbonne, jusqu'au moins la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, toutes les marchandises de l'Orient. Ormuz reste sous drapeau lusitanien jusqu'en 1622, Malacca jusqu'en 1640, Goa devient la capitale des Indes portugaises de 1530 à 1961. Cette œuvre, soulignons-le, fut celle d'un homme presque seul, devant prendre des décisions rapides loin de la cour où sévissaient des conseillers hostiles. Courageux, intransigeant avec lui-même, souvent impitoyable avec ses ennemis comme avec ses hommes, ce qui lui valut le surnom de « terrible », il posa les jalons de l'empire maritime portugais en à peine six années, avec quelques centaines d'hommes mal dégrossis et des navires en mauvais état, ce dont il se plaignait sans cesse dans ses courriers au roi :

« Vous négligez l'Inde, et c'est pourtant la plus grande chose qu'aucun prince chrétien ait jamais entrepris de conquérir, à la fois pour le service de Dieu et pour sa propre gloire, et aussi pour gagner toutes les richesses du monde. Pourtant vous laissez cette œuvre à la merci de quelques navires vermoulus et de 1 500 hommes, dont la moitié est inefficace... » (*Cartas de Afonso de Albuquerque, 1557*)

Le roi « négligeait l'Inde » car il faut rappeler qu'à la même période, avec le soutien actif de la noblesse, il tentait de s'implanter au Maroc avec le gros des forces militaires du pays : déjà implanté

à Ceuta, Ksar-es-Seghir, Tanger, Asilah et Mogador, il conquiert, de 1506 à 1514, Agadir, Safi, Aguz, Azemmour et Mazagão (El-Djadida). La défaite de la Mamora (El-Medhiya) en août 1515 où les Portugais perdirent 4 000 hommes (la moitié des effectifs) et une centaine de navires, mit fin à ce projet d'expansion. Manuel allait se retourner vers les Indes. Trop tard pour Albuquerque, qui décéda en décembre de la même année, devant sa ville de Goa et dans l'amertume.

Tout comme Vasco de Gama, Albuquerque a usé de violence et de terreur, mais il fut un visionnaire, un homme intègre, désintéressé et fidèle à son roi, un général menant d'intrépides campagnes militaires, et surtout il sut comprendre la réalité complexe et mouvante du monde oriental, n'hésitant pas à employer la force quand il le fallait, la perfidie subtile quand il le pouvait et la franche négociation dès qu'il le devait. Albuquerque, dont Geneviève Bouchon a écrit une belle biographie en 1992, aurait dû logiquement s'imposer comme la grande figure de cette époque, bien davantage que Gama, si l'Histoire lui avait rendu justice. Seuls quelques historiens le firent : « L'Inde était une folie. Seuls des hommes de génie comme Albuquerque, pouvaient donner de la grandeur à une entreprise condamnée ; seul un saint, comme dom João de Castro, sauver l'honneur portugais de la honte d'une ignominie manifeste. » (Oliveira Martins, *op. cit.*)

Après la mort du roi dom Manuel en 1521, Vasco de Gama revient en grâce. Il reprend la mer en 1524 à la tête d'une puissante flotte, non sans exiger auparavant le titre de vice-roi. Dès son arrivée à Goa, le personnage manifeste rapidement les traits de caractère qu'on lui connaissait. À peine descendu du ponton, il fait fouetter en public deux jeunes femmes montées clandestinement à bord, malgré leurs supplications. Il aurait refusé, de surcroît, que les nombreux malades du voyage, gisant depuis des mois à fond de cale, fussent conduits à l'hôpital fondé par Albuquerque, déclarant que le roi n'avait que faire d'hôpitaux dans les Indes, qui n'étaient que des refuges pour tire-au-flanc ! Les jours suivants,

meurent plusieurs dizaines de ces infortunés que des soins auraient pu sauver. Peu après, il tombe lui-même malade et décède à Cochin le jour de Noël 1524.

Dès lors les Portugais sont divisés entre partisans de Gama et d'Albuquerque. Les gouverneurs et vice-rois qui se succèdent appartiennent souvent à l'un ou l'autre parti. Celui d'Albuquerque est moins fourni. Lui-même n'eut qu'un fils bâtard, tandis que la prolifique famille des Gama est très influente au Portugal et dans l'administration des Indes. Ses membres entretiennent le culte de leur ancêtre et comptent leurs alliés et ses affidés : parmi ces derniers, le chroniqueur Diogo do Couto et le poète Luís de Camões, le grand orfèvre de la légende de Vasco de Gama.

Car c'est bien avec la parution des *Lusiades*, en 1572, que Camões statufia, pour ainsi dire, le navigateur en mythe national, d'autant plus que l'ouvrage devint une véritable Bible pour les Portugais après l'annexion du pays par la Couronne espagnole en 1580, puis l'œuvre phare de la culture portugaise.

Vasco de Gama est le fil conducteur et le personnage central de cette *Odysée* lusitanienne de 1 156 vers. Inspiré par les dieux, animé par une vision messianique qui n'était pas la sienne, et paré de toutes les qualités du héros dont les chroniques ne disaient mot, « le preux capitaine, / que son cœur noble et superbe invite aux grandes entreprises / et que toujours la fortune favorise » (I, 44) est tour à tour qualifié de « vaillant », « valeureux », « superbe », « sublime », au prix de quelques omissions... Vasco de Gama monte alors tout droit à un Panthéon lusitanien, puis européen, qu'il ne quittera plus.

