

GEO-MORPHOLOGIE DU LITORAL ET HINTERLAND:
DES RELATIONS DIFFICILES À SAISIR.
HINTERLAND DES PORTS DU NORD DU PORTUGAL ET
RESSOURCES FORESTIÈRES*

Nicole Devy Vareta¹

Abstract

Si l'on a déjà reconnu dans les relations commerciales entre les villes portuaires et leur hinterland l'un des piliers de la richesse des centres urbains du littoral, il est par contre assez difficile de reconstituer l'évolution de ces rapports en ce qui concerne les dynamiques géomorphologiques, du moins dans la région du Nord du Portugal. Comment interpréter les rapports entre les variations du niveau de la mer, l'ensablement croissant et l'évolution de l'utilisation du sol dans les régions intérieures, pendant l'Époque Moderne? S'agit-il de dynamiques essentiellement naturelles, ou surtout orientées par les impacts anthropiques? Il sera fait une mention spéciale sur les difficultés d'interprétation des dynamiques forestières : la forêt représente une ressource fondamentale pour la construction navale, mais le déboisement et l'ampleur des incendies sont documentés dès le Moyen-Âge. Sur les marges de l'approche géo-morphologique du littoral, il faut certainement élargir la place accordée aux dynamiques de l'hinterland.

Si l'on a déjà reconnu dans les relations commerciales entre les villes portuaires du Nord du Portugal et leur *hinterland* l'un des piliers de la richesse des centres urbains du littoral, il reste malgré tout assez difficile de reconstituer l'évolution de ces rapports à la lumière des dynamiques géo-morphologiques. Comment interpréter, pendant les Temps Modernes, les relations entre les variations du niveau de la mer, l'ensablement des ports et l'évolution de l'utilisation du sol dans les régions intérieures? S'agit-il de dynamiques essentiellement naturelles, ou surtout orientées par les impacts anthropiques? Notre brève intervention fera une mention spéciale sur la situation forestière, qui représente une ressource fondamentale pour toute activité de l'économie et de la vie quotidienne de l'Ancien Régime, de la construction navale au bois de feu domestique.

* HISPOTOS, funded by FCT, POCTI / HAR / 36417 / 2000

1. University of Porto. Faculty of Arts. Department of Geography

1. L'interface du naturel et de l'anthropique : les principaux enjeux de l'*hinterland* des ports

Envisager cet interface pendant les Temps modernes, c'est obligatoirement se confronter à l'imbrication des dynamiques naturelles et anthropiques. Surtout dans les régions littorales du Nord du Portugal, les plus anciennement aménagées du pays. La nature représente ici l'ensemble des ressources, qui se trouvent au cœur de l'histoire de l'organisation du territoire depuis des millénaires. Le potentiel écologique, l'exploration biologique et les interventions humaines dans l'environnement interfèrent les uns avec les autres de manière irréversible (N. Devy-Vareta, 2002).

Tout d'abord, le relief dévoile deux principales caractéristiques. Cette région a été affectée par une tectonique complexe, avec plusieurs paroxysmes depuis 350 millions d'années. Les mouvements de fracturation ont permis la création d'une mosaïque géomorphologique, constituée par un ensemble de petits blocs de différentes hauteur, entre 800 m et 150 m, séparés par un réseau hydrographique, dense et orienté par les fractures. Dépressions plus ou moins vastes près du littoral, séparées par des collines aux versants parfois abrupts, avec de larges vallées devenant soudain étroites au contact de la montagne plus à l'Est : c'est dans ce cadre que ce sont développés les processus érosifs des sols et l'ensablement des ports, liés à la forte pluviosité et à la déstabilisation des milieux très tôt modifiés par les interventions humaines.

En fait, on constate une notable asymétrie dans la distribution des précipitations, avec une abondance exceptionnelle, avec plus de 3000 mm par an, sur les reliefs orientaux, qui passe à moins de 1000 mm dans la région de Porto. Le passage du *Little Ice Age* (1550-1850) pendant l'Époque moderne a eu certainement des impacts significatifs sur l'évolution de l'environnement et les conditions de la vie portuaire. Pendant cette période plus froide et pluvieuse, la couverture végétale aurait souffert une dynamique progressive naturelle, encore mal connue, en articulation avec le renforcement des impacts anthropiques, qui provoquent des phénomènes complexes de rétroaction dans les systèmes naturels régionaux.

Selon la typologie de la végétation de la *Carta Biogeográfica de Portugal* (1998), le Nord-Ouest portugais intègre le sud de la Région Eurosibérienne ou Atlantique, qui inclut tout l'occident de l'Europe. L'unité phytogéographique Cantabro-atlantique, du Rio Minho à la Ria de Aveiro, constitue la parcelle méridionale de la Région Eurosibérienne, en transition avec les milieux méditerranéens. Au Portugal, on individualise le Secteur *Miniense*, où se mélangent les éléments floristiques atlantiques dominants, et d'autres méditerranéens. Le géographe Orlando Ribeiro remarquait déjà dans les années 1950 « l'entrelacement des influences méditerranéennes et atlantiques », encore bien visible dans les régions les plus atlantiques du pays (moins de deux mois de sécheresse). Selon le modèle de la *Carta*, la végétation naturelle était essentiellement formée par des bois de feuilles caduques, avec des chênes (*Quercus robur*), mais aussi des bouleaux (*Betula* ssp), noisetiers (*Corylus* ssp), frênes (*Fraxinus* ssp) et sycomores (*Acer* ssp). La position de transition bioclimatique du Minho favorise l'intégration d'un cortège floristique méditerranéen, avec le chêne-liège (*Quercus suber*) et le pin pignon (*Pinus pinea*) dans la strate arborée. Dans le Trás-os-Montes, biogéographiquement situé dans la Région méditerranéenne, ce sont les chênes-liège et le tauzin (*Quercus pyrenaica*), qui dominent la végétation naturelle.

Quoique cette végétation ait été largement modifiée par les sociétés humaines depuis le troisième millénaire A.C., les documents descriptifs de l'époque montrent que le NO était alors l'une des régions les plus boisées du pays, même si les massifs forestiers avaient subi une contraction généralisée pendant la période des défrichements du Moyen Âge. L'occupation des sols est totale dans la région des collines et plaines, conduisant à l'intégration de la forêt dans les agrosystèmes, avec surveillance contre les pillages de bois et des plantations régulières, notamment dans les propriétés des monastères. Il s'agit donc d'une forêt fortement anthropisée, essentiellement constituée par des chênaies et châtaigneraies (*soutos*), et gérée en fonction des nombreux produits et services qu'elle fournit. Sur les versants ou les plateaux plus éloignés des concentrations de population, persistaient des massifs semi-naturels, plus ou moins exploités selon leur accessibilité.

La demande de produits forestiers va subitement augmenter à partir de la fin du Moyen-Âge, à un moment où se définissent les contours de l'Expansion portugaise, et se confirme une augmentation de la population. De plus, il y a quelques changements dans les systèmes de cultures, par exemple l'expansion de la vigne et, plus tard, l'introduction du maïs, qui viennent transformer l'équilibre médiéval des agrosystèmes. Les besoins en bois s'accroissent et la concurrence entre produits forestiers se fait plus pressante.

2. La question des ressources forestières

C'est la grande question que se posent les chercheurs quand ils abordent les dynamiques portuaires, inséparables de la construction navale et donc de l'existence ou non de massifs boisés à exploiter dans les régions environnantes, de facile accès par voie terrestre et fluviale. Certains pays, comme la Hollande, pauvres en forêts, ont dû importer de grandes quantités de bois pour approvisionner leurs arsenaux et chantiers navals. Qu'en est-il au Portugal?

Bien que la situation de l'histoire de la forêt portugaise ne permette pas encore une bonne systématisation des résultats en ce qui concerne le Moyen Âge et l'Époque Moderne, quelques travaux récents lancent une nouvelle lumière sur cette question (voir par exemple, L. Costa, 1993 e 1997; A. Polónia, 1999 et A. Barros, 2004). Elles viennent pondérer, ou même démentir, les thèses classiques développées par F. Mauro (1960) e C. Boxer (1966), selon lesquelles le manque de bois de marine se serait fait sentir au Portugal dès le début du XVI^e siècle. Pour ces auteurs, le bois nécessaire à la construction de la flotte commerciale n'existait déjà plus suffisamment sur le sol national, obligeant à l'importation de matériel, principalement d'origine allemande et baltique.

En Europe occidentale, la fin du Moyen Âge et le début de l'Époque moderne est une période de déboisement, et la pénurie de bois d'œuvre est flagrante à partir de la deuxième moitié du XVI^e siècle. Au Portugal, et ceci malgré les carences de la recherche, il est reconnu que la forêt, pour des raisons diverses, avait déjà connu une nouvelle phase de recul, avant le virage du XVI^e. Les défrichements et les mises en culture de la seconde moitié du XV^e siècle, la croissance démographique, avec les besoins croissants des villes, tant pour la construction que pour la consommation énergétique, et l'augmentation des besoins pour la construction navale en sont les principaux facteurs. A cela

s'ajoutent des processus naturels de régénération forestière très perturbés par l'amplitude des feux qui balayaient régulièrement les reliefs et les régions à l'agriculture et à l'élevage extensifs.

Le fait est que le Portugal importe du bois pour la construction navale dès le Moyen Âge et que ces importations pouvaient se faire à l'abri d'exemptions d'impôts qui bénéficiaient commerce et négociants. Est-ce là le signe d'une véritable pénurie, ou le reflet des intérêts commerciaux établis de longue date par les compagnies portugaises, entre la Méditerranée et les Pays Nordiques? S'il y a eu pénurie de bois pour les arsenaux et les chantiers navals, les importations, dûment documentées, sont là pour le prouver. D'un autre côté, les exonérations de taxes bénéficiant ce type de matériel rendent l'information plus opaque, par le manque de documents où se trouverait consignée l'entrée de bois dans les ports.

Il faut aussi tenir compte de la pluralité des situations locales en ce qui concerne la protection, l'aménagement de la forêt, et l'évolution des usages de la forêt par la population. Car, à la fin du Moyen Âge, la forêt constituait encore un espace nourricier pour les communautés paysannes, qui y récoltaient aussi le bois d'œuvre et le bois de feu. Dans les *coutadas* royales, c'est-à-dire dans les réserves de chasse et de forêts qui se trouvaient dans l'aire d'influence directe des chantiers navals de Lisbonne, les conflits entre usages et protection pour la production de bois s'accroissent, au détriment des usages, et en faveur de la production du bois de marine. Selon L. Costa (1993 e 1997), le chêne-liège et le pin pignon, espèces privilégiées pour la coque des navires, resteront abondants jusqu'au troisième quart du XVI^e siècle. Cependant, les importations de bois et de mâts se poursuivent depuis le Moyen Âge, par l'intermédiaire des relations hanséatiques.

La situation serait plus favorable dans le Nord-Ouest du pays, qui bénéficiait d'une gestion plus contrôlée des ressources forestières. Les recherches sur les ports de Vila de Conde et Porto ont détaché certaines régions d'Entre Douro et Minho comme centres d'approvisionnement pour la construction navale: Barcelos, les communes de la façade maritime au nord de Porto, ou encore les territoires au sud du fleuve, et enfin ceux qui bordent le Rio Douro, en amont, presque jusqu'à la frontière espagnole (A. Polónia, 1999 ; A. Barros, 2004). Il est donc dorénavant reconnu que les forêts régionales fournissaient une grande partie des besoins des chantiers, qui arrivaient par terre ou par voie fluviale jusqu'à Porto. L'autre partie venait de l'extérieur, de la Galice et des Asturies, puis des pays nordiques à la fin du XVI^e siècle. Au-delà des carences nationales pour certaines pièces, particulièrement les mâts et les vergues, il faut noter ici aussi l'importance des intérêts commerciaux avec le nord de l'Europe. Il n'y a aucun doute que ces intérêts s'articulaient avec une forte concurrence sur les marchés régionaux du bois. L'augmentation de la demande de bois de construction et de feu dans les villes a provoqué des résistances à la conservation des forêts pour la construction navale.

Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, l'histoire des ressources forestières au Portugal est celle d'une véritable obsession de l'approvisionnement en bois, comme dans la plupart des pays européens. Le pouvoir royal a stimulé le reboisement à l'échelle nationale par des édits publiés dès la fin du XVe siècle. La loi de D. Manuel de 1498, dont on ne sait à vrai dire pas grand-chose, se solde par un échec reconnu quelques années plus tard. La Loi des Arbres de 1565 qui encourage le reboisement des communaux et des propriétés privés par le biais des municipalités, répond aussi au désir d'augmenter les

ressources en bois des arsenaux. Mais il reste à savoir si elle a eu vraiment les effets escomptés.

Les incertitudes se maintiennent en ce qui concerne l'aménagement forestier, dont il n'existe aucune réglementation globale, mais dont on connaît les pratiques reconnues dans quelques documents du pouvoir central, ou dans les contrats publiés à l'échelle locale dès le Moyen Âge. C'est justement à ce niveau là que semble se situer la situation privilégiée de l'approvisionnement en bois des ports du nord du pays, dans l'état actuel de la recherche: un *hinterland* qui bénéficie d'un aménagement forestier dans le maillage serré de propriétés privées, ecclésiastiques et seigneuriales, qui ont joué un rôle important dans la gestion locale des pratiques forestières.:::

Bibliographie

BARROS, A. J. Morais, 2004. Porto, *A construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, Tese de Doutoramento, FLUP.

BOXER, C.R., 1981, *O império colonial português (1415-1825)*, Ed. 70, Lisboa (1^{re} ed. original: Londres, 1969)

COSTA, José Carlos, *et al.*, 1998, Biogeografia de Portugal Continental, *Quercetea*, vol. 0, Associação Lusitana de Fitossociologia, Lisboa, 1 mapa, 1:1.000.00

COSTA, L. Freire, 1993, A construção naval, in *História de Portugal*, Vol. III, C.Leitores, Lisboa, pp.292-310.

COSTA, L. Freire, 1997, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa – A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Patrimónia histórica, Cascais.

DEVY-VARETA, N., 2002. Fomento e ordenamento florestal nas regiões litorais durante a Época Moderna, in *O Litoral em Perspectiva Histórica*, FLUP, Porto, pp. 165-176.

MAURO, F., 1960, *Portugal et l'Atlantique au XVI siècle, étude économique*, SEVPEN, Paris

POLÓNIA, A., 1999. *Vila do Conde. Um Porto Norteno na Expansão Ultramarina Quinhentista*. Tese de Doutoramento, FLUP.

