

Centre d'Études Nord du Portugal - Aquitaine (CENPA)

L'IDENTITÉ RÉGIONALE

L'idée de région dans l'Europe du Sud-Ouest

Actes des Deuxièmes Journées d'Études
Nord du Portugal - Aquitaine

CENPA - Maison des Pays Ibériques
Talence - 21/25 mars 1988

Travaux et Documents du CENPA, 5



Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique
15, Quai Anatole France — 75700 PARIS

1991

PORTO ET LE RIBADOURO AU XVII^e SIÈCLE : UNE COMPLÉMENTARITÉ IMPOSÉE PAR LA NATURE

Francisco RIBEIRO DA SILVA

Resumo : *Porto e Ribadouro no século XVII : a complementaridade imposta pela Natureza*

Ao longo do século XVII, como remontando a épocas anteriores, constatamos a existência de uma estreita conexão entre a cidade do Porto e o território que então se designava por Ribadouro.

O rio era a infra-estrutura natural de comunicação. Mas o que verdadeiramente uniu e ligou os dois territórios foi o intercâmbio permanente de pessoas e bens.

Havia produtos durienses que alimentavam a prosperidade mercantil da cidade, tal como o vinho e o sumagre. Por seu lado, o Porto fornecia ao Alto Douro mercadorias e géneros indispensáveis à sua subsistência.

A complementaridade aparece pois como uma evidência e como condição de benefício mútuo.

Mas será ela tão forte que gere uma vasta identidade regional ?

Comme toutes les cités importantes et les bourgs actifs de l'Occident et du monde civilisé de l'Ancien Régime, la ville de Porto ne se limitait pas à l'espace circonscrit par ses murailles. Elle avait développé des faubourgs, et son domaine s'étendait au vaste espace rural que l'on appelait *o Termo*. Puisqu'il n'y avait pratiquement pas place à l'intérieur des murailles pour les activités agricoles, pas plus que dans les autres villes aux structures économiques semblables (Bennassar, p. 27), Porto n'aurait pu subsister sans l'appui des villages environnants.

L'interdépendance logistique est déjà une raison suffisante pour parler d'une certaine unité territoriale à propos de cet espace autour de la cité, incluant la rive méridionale du Douro. Mais le bourg exerçait aussi sur son *Termo* une puissante action centripète à caractère politico-économique, clairement mise en évidence par la centralisation institutionnelle : la *Câmara* de Porto exerçait au nom du Roi, par l'intermédiaire de ses *vereadores* et de son *Juiz de Fora*, un véritable pouvoir absolu sur les *concelhos* limitrophes, nommant et confirmant les autorités locales, établissant les prix et règlements commerciaux, jugeant les litiges, imposant les peines et obligations diverses.

D'ailleurs, le maillage de l'espace ne relevait pas uniquement de l'organisation municipale ; le découpage administrativo-judiciaire renforçait encore l'unité de cet ensemble. Certes, après la réforme de D. João III, les limites de la *comarca* de Porto ne coïncidaient pas exactement avec celles du *Termo* de la ville : elles débordaient un peu sur la rive droite de l'Ave, incluant Vila do Conde et Póvoa de Varzim, terres du duc de Bragança ; et elles s'élargissaient vers l'est en englobant les *concelhos* de Porto Carreiro, Soalhães, Bem Viver et Baião. Mais cela ne morcelait pas le noyau administratif fondamental, qui datait du XIV^e siècle ; bien au contraire, il s'en trouvait élargi.

Les solidarités de voisinage et les contraintes institutionnelles ne sont pas les seuls modes de construction d'espaces d'identité régionale. Les liens entre régions peuvent encore naître de la convergence durable d'intérêts communs, et de complémentarités suggérées par la géographie.

C'est ainsi que s'est développée tout au long du XVII^e siècle, entre Porto et la région de *Ribadouro*, une profonde convergence d'intérêts qui prolongeait des tendances déjà anciennes et que, d'une certaine façon, la géographie a imposée. Surtout, la nature offrait une voie de communication aisée et commode, utilisable la plus grande partie de l'année : le Douro, navigable en amont sur un trajet de plus de vingt lieues, jusqu'au Cachão, près de S. João da Pesqueira (Novaes, p. 242 ; Costa, p. 234).

À toutes les époques, de bonnes voies de communication ont été à la fois les conditions nécessaires et les principales causes de l'établissement de liens et de solidarités entre des régions distantes les unes des autres. Dans ce cas précis, les terres de *Ribadouro* pouvaient développer des productions de grande valeur et très recherchées ; leur essor n'avait besoin que de marchés et de voies d'écoulement. Quant à Porto, deuxième cité du royaume et à la tête d'un vaste «hinterland», elle pouvait consommer directement une grande partie de ces productions ; et par son port à l'embouchure du fleuve, ouvert sur l'Europe et le Nouveau Monde, elle pouvait aussi servir de marché intermédiaire et d'entrepôt commercial.

Il suffisait donc que les produits du Douro puissent y arriver dans de bonnes conditions. Le cours d'eau, on l'a dit, était une véritable route naturelle ; il n'y eut guère qu'à organiser des parcours terrestres permettant aux produits d'accéder aux différents ports fluviaux qui se mettaient progressivement en place.

C'est ainsi que s'établirent progressivement, entre le *Ribadouro* et Porto, des échanges de personnes et de marchandises qu'assuraient les bateliers du Douro. À la fin du XVI^e siècle, en 1588 plus précisément, il y en avait au moins 28, dont nous avons pu identifier les noms¹. Ce nombre a sans doute augmenté par la suite ; pourtant la liste des patrons de barques qui travaillaient en 1763 pour Luís Beleza de Andrade, premier Directeur de la *Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*, ne comporte pas plus de 30 noms²!

(1) Arquivo Histórico Municipal do Porto (A.H.M.P.), *Livro de Vereações*, n° 27, *passim*.

(2) A.H.M.P., *Imposição do Vinho*, Livre 30 (1763), f°18-20.

Quels étaient les produits transportés ? En premier lieu, du vin. Pour calculer le volume du précieux liquide entré dans la ville de Porto, les seules sources connues sont les livres de l'*Imposição do vinho*, où l'on devait enregistrer toutes les *pipas* (tonneaux) arrivées, qu'elles soient ou non assujetties à l'impôt (160 réis par *pipa* au XVII^e siècle). Certains documents font pourtant allusion à d'autres sources fiscales ; c'est qu'outre l'impôt général, le vin était soumis à deux autres prélèvements, effectués par des organismes distincts et destinés à des coffres différents : l'impôt de *sisá* (200 réis par *pipa*, pour le Trésor royal), et l'impôt «d'entrée» tout court (30 réis par *pipa*, pour les finances municipales). Or, chacun de ces impôts donnait lieu à un registre différent. Malheureusement, pour autant qu'on sache, seuls sont arrivés jusqu'à nous les registres de l'*Imposição*, et encore très lacunaires.

Reste un problème : cette source ne nous permet pas de faire la part avec certitude des quantités de *vinho verde* entrées en ville, lesquelles ne venaient évidemment pas du Ribadouro. Nous avons néanmoins la conviction que l'essentiel de ce qui était enregistré sur ces livres consistait en vins *maduros*, blancs ou rouges, et provenait de la haute vallée du Douro ; et cela pour trois raisons :

— en 1626, année pour laquelle les registres sont particulièrement détaillés, 85 des 230 déclarants (36,9%) résidaient dans cette région (Silva, p. 147) ;

— des 95 résidents à Porto même de cette année-là, nous savons que beaucoup allaient en Ribadouro acheter du vin pour le revendre ensuite. En 1587 déjà, les *Procuradores do Povo* se plaignaient de ce que, outre les artisans qui abandonnaient leurs activités traditionnelles, un grand nombre de rapatriés des Indes ou du Brésil se rendaient dans le Douro négocier du vin, ce qui faisait exagérément monter les prix³ ;

— il y a enfin des témoignages directs qui vont dans le même sens : dans les «Actes» de la *Câmara* en date du 17 août 1647, on peut lire qu'entraient chaque année en ville quelque 20 000 *pipas* de «vin de Lamego»⁴. Même s'il s'agit d'un montant probablement très arrondi, il reste à l'évidence que la grande majorité des *pipas* enregistrées dans les livres de l'*Imposição* contenaient des vins *maduros*.

Pour donner une idée de l'importance de ce commerce, disons simplement qu'en 1626 furent enregistrées 16 821 *pipas* dont 6385, soit 37,9%, furent exportées, le reste étant sans doute consommé dans la ville et ses faubourgs.

Si l'on élargit l'étude à une période plus longue, comme nous l'avons fait pour un cycle de 21 ans (1620-1640) — nos recherches actuelles visent à couvrir tout le XVII^e siècle —, l'idée paraît s'imposer que le vin a bien constitué, dès les débuts du XVII^e siècle et même dès la fin du XVI^e, un élément puissant de solidarité entre les deux régions. Pendant ces 21 ans, il y eut ainsi 1043 personnes à déclarer du vin à l'*Imposição*, dont 427 résidaient dans le Douro (40,9%) et 385 (36,9%) à Porto ou dans ses faubourgs mais, nous l'avons vu, allant pour la plupart acheter leur vin en Ribadouro.

Les liens et les identités ne tenaient pas seulement au produit, mais aussi aux personnes associées à ce produit. Certains d'ailleurs déclaraient une double résidence, à Porto et dans le Douro. Ils n'étaient que 6 à le faire expressément ; mais le

(3) A.H.M.P., *Livro de Vereações*, n° 27, f° 257v.

(4) A.H.M.P., *Ibid.*, n° 51, f° 87v. et 90.

nombre réel des citadins qui possédaient des terres de production dans la vallée était beaucoup plus important, puisque durant ce même laps de temps 60 citadins en tout cas ont déclaré des vins à l'*Imposição*, dont 19 au moins ont été *vereadores* et appartenaient donc à la haute aristocratie urbaine : ceux-là possédaient à coup sûr des terres ou avaient des rentes dans la zone viticole.

L'aristocratie de Porto n'était sans doute pas encore une aristocratie du vin ; mais bien de ses membres possédaient déjà des *quintas* en *Ribadouro*. On peut citer par exemple Gaspar Nunes Barreto, Diogo Álvares Leite, Bento de Aguiar Caldeira, Frei Luís Álvares de Távora (Bailli de Leça), Bento Pereira Leite...

La solidarité des deux régions tenait aussi à ce que la ville servait d'entrepôt commercial dans les deux sens, ascendant et descendant. Pour ce qui est du vin, on sait qu'aujourd'hui l'étiquette «vin de Porto» identifie deux aires géographiques : celle qui produit, et celle qui procède au vieillissement et à l'exportation. Une telle association existait-elle au XVII^e siècle ? Ce n'était sans doute pas aussi net. À la fin du siècle encore, Novaes appelle le vin du Douro «vin de Lamego» (p. 242) et selon une étude récente, d'ailleurs en plusieurs points discutable, seuls les Anglais appelaient «vin de Porto» celui qui était produit dans le Douro (Schneider, p. 47).

En fait, il semble que l'enchaînement de circonstances qui a créé cette association a commencé dès le milieu du XVII^e siècle : jusqu'en 1650, le «*vinho fino*» expédié par Porto était surtout destiné au reste du pays (Lisbonne, Setúbal), aux colonies (Brésil, Angola) et à la Galice ; on n'a pas trouvé de documents irréfutables à propos d'exportations vers l'Europe du Nord. Mais en 1651 déjà — et il nous semble que cela n'a encore jamais été publié — un Anglais, Richart Perez, a exporté vers son pays 56 *pipas* du précieux liquide, qu'il avait fait acheter «*asima do douro*⁵». Et dès l'année suivante, trois au moins de ses compatriotes font de même : Rolant Hill (70 *pipas*), Miguel Tonsend (63 *pipas*) et Anrique Manim (20 *pipas*), soit 153 *pipas* au total⁶. Certes, il ne s'agit pas encore de «vin de Porto» au sens actuel du terme ; mais le processus qui allait conduire à l'étiquette d'aujourd'hui était enclenché...

Cette solidarité entre les deux régions, basée sur le vin, a eu un autre aspect, sans doute moins sympathique mais très concret : les taxes perçues par l'*Imposição* ont servi à payer les travaux publics de la ville et de ses faubourgs, comme le réaménagement des chaussées et des fontaines, l'approvisionnement en eau, l'agrandissement du quai fluvial de la *Ribeira* ou l'édification du nouvel abattoir. Au total, les recettes perçues de cette façon et dans ce but ont atteint la somme considérable de 31 365 000 *réis* entre 1620 et 1640 (Silva, p. 154). Mais le vin n'était pas le seul produit de la région du Douro que Porto consommait et exportait. L'huile d'olive, les agrumes et notamment l'orange de Chine (orange douce), enfin le sumac ont également tenu une grande place, comme le confirme une étude statistique récemment publiée (Santos, p. 123-237).

(5) A.H.M.P., *Imposição do Vinho*, Livre 36, f° 189.

(6) A.H.M.P., *Ibid.*, Livre 37, f° 123, 129 et 136.

Il nous faut parler un peu plus longuement du sumac, car il s'agit d'une marchandise qui mérite beaucoup plus d'attention qu'on ne lui en a donnée. Le sumac ou vinaigrier est un petit arbuste dont les pousses et les feuilles, après leur pleine croissance, étaient coupées, séchées au soleil, puis battues au fléau et réduites en poudre grâce à des meules adéquates (Leal, p. 840-841). Dans l'Alto Douro, sur les deux rives du fleuve, les vinaigriers poussaient spontanément ou étaient bouturés sur les versants les plus médiocres. Le développement de la viticulture dans la première moitié du XVIII^e siècle semble en avoir fait disparaître la plupart ; cette plante pousse toujours naturellement dans la région, mais seulement à l'état sauvage.

La poudre obtenue par trituration, elle aussi appelée sumac, s'avéra très utile et efficace pour le tannage des peaux ; c'est pourquoi elle était très estimée par les marchands étrangers, notamment flamands, allemands et anglais. Les premières informations dont nous disposons à propos de son exportation datent de 1584 ; cette année-là, un marchand de Bristol, António Reimão, en emporta 200 *arrobas* et son compatriote Anrique Soli 210⁷.

À la fin du XVI^e siècle, le sumac était tout aussi recherché par les Portugais que par les étrangers ; mais ces derniers le payaient si cher que les cordonniers de Porto avaient du mal à faire face à la concurrence et à en acquérir eux-mêmes. Faute d'arguments plus efficaces, les *Procuradores do Povo* pensèrent résoudre la difficulté par voie administrative, en faisant promulguer par le Sénat un arrêté en vertu duquel la moitié au moins du produit débarqué en ville devait y rester pour être consommée sur place⁸.

Mais ce décret eut bien du mal à être appliqué : d'abord parce que l'on considéra anormal que la ville puisse garder pour elle-même plus du tiers des marchandises venues du Douro ; ensuite parce que les offres des étrangers étaient toujours supérieures à celles des Portugais, et que l'on ne pouvait aisément contraindre producteurs et intermédiaires nationaux à renoncer aux bénéfices qui en découlaient. Pour faire appliquer leur décision, les autorités municipales durent alors mettre en place un réseau serré de contrôle du produit dans les entrepôts, et fixer des prix très avantageux : 160 *réis* par *aroba*, soit une augmentation de plus de 100% par rapport au prix moyen antérieur à la demande étrangère⁹.

Peut-on évaluer les quantités de sumac entrées à Porto ? La documentation actuellement disponible ne permet pas d'être très précis. On sait tout de même qu'en 5 jours seulement de décembre 1590, pas moins de 13 barques chargées de ce produit accostèrent au quai de la *Ribeira*, et que leurs propriétaires étaient des marchands importants¹⁰. Il y a encore une déclaration relative à l'année 1627, selon laquelle la quantité annuelle de sumac débarqué atteignait 20 000 sacs¹¹ ; et l'on sait qu'un sac contenait en moyenne 20 *arrobas*. Même si ce chiffre a de fortes chances d'être symbolique ou arrondi, il paraît certain que la quantité de sumac commercialisé à Porto au XVII^e siècle était très importante, et c'est pourquoi l'on suivra volontiers Novaes quand il affirme que «*este es uno de los mejores comercios de los mer-*

(7) Arquivo Distrital do Porto (A.D.P.), *Cabido*, Livre 110, f^o 14v. et 29.

(8) A.H.M.P., *Livro de Vereações*, n^o 28, f^o 94v.

(9) A.H.M.P., *Ibid.*, n^o 27, f^o 387v.-389.

(10) A.H.M.P., *Livro dos Terços*, f^o 2-14.

(11) A.H.M.P., *Sentenças*, Livre 3, f^o 78-79.

cadores desta ciudad y de los factores de los dessas partes [de Amburgo y otras ansiaticas de Alemania]» (p. 243).

À défaut de connaître les quantités produites, on peut tout de même calculer les volumes exportés pour quelques années de la fin du XVII^e siècle, grâce aux *livros de portagem* du Chapitre conservés aux Archives du district de Porto. C'est à cette recherche que nous nous consacrons en ce moment ; seules ont encore été réunies les données relatives à l'année 1667, dont nous allons livrer ici la primeur de façon résumée.

Au total, cette année-là, ont été expédiées 54 204 *arrobas* dont 37,7% (20 480) pour Lisbonne, tout au long de l'année, avec des pointes en mai, juin et novembre. Le reste, soit 33 724 *arrobas* (62,3%), a été embarqué à destination de l'étranger : Allemagne, Angleterre, France et Hollande notamment. Voyons-en le détail :

- 15 620 *arrobas* à destination de Hambourg (46,3%) ;
- 13 320 vers Londres (39,4%) ;
- 2 550 vers Rotterdam (7,5%) ;
- 1 114 vers Rouen (3,3%) ;
- 200 vers La Rochelle (0,5%) ;
- 920 vers des ports que nous avons plus de mal à identifier :

Topsam, Assam, Papaxam (2,7%).

Les mois de négoce le plus actif coïncident avec les périodes les plus propices pour la navigation atlantique : avril (11 184 *arrobas*, soit 33,1%), mai (9570, soit 28,3%) et juin (6330, soit 18,7%)¹². Par comparaison, rappelons que 30 000 *arrobas* seulement ont été exportées en 1786 (Costa, p. 272). On ne connaît malheureusement pas le prix moyen à cette époque. Ce qui est toutefois certain, c'est que le sumac a beaucoup plus compté que le vin dans les exportations effectuées par la barre du Douro durant les trois premiers quarts du XVII^e siècle.

Mais, nous l'avons dit, les relations entre Porto et le *Ribadouro* se situaient en termes de complémentarité. Par le fleuve ou par voie de terre, la ville approvisionnait aussi le Douro en produits variés aussi importants que le pain, le sucre, le poisson séché, le sel, les récipients pour le vin, les tissus et les outils les plus divers.

Nous ne connaissons pas de sources qui permettent une quantification de ce commerce ; il y a tout de même quelques indications. On sait ainsi qu'au début du XVII^e siècle, le bailli de Leça achetait du vin avec de l'argent, mais aussi par troc, contre du pain¹³. À la même époque, en 1599 exactement, la *Câmara* de Porto autorisait la fourniture de 3000 *alqueires* (boisseaux) de pain à Lamego¹⁴. En un temps où les arrêtés interdisant les sorties de céréales de la ville étaient particulièrement fréquents, cette exception paraît tout à fait remarquable ; et ce ne fut pas la première, au point qu'elle suscita des remous dans la *Câmara* elle-même.

(12) A.D.P., *Cabido*, Livre 151, *passim*.

(13) A.H.M.P., *Sentenças*, Livre 1, f° 184-185.

(14) A.H.M.P., *Livro de Vereações*, n° 35, f° 11.

Les mouvements de personnes ont été au moins aussi importants que ceux de marchandises. Combien de gens, tout au long de ce XVII^e siècle, sont descendus s'installer en ville ? C'est une question à laquelle nous aimerions pouvoir répondre, fût-ce de façon approximative. Et n'y a-t-il pas eu de mouvements en sens inverse ? Les rapatriés des Indes et du Brésil évoqués plus haut, et les artisans de diverses professions qui allaient marchander du vin dans le Douro à la fin du XVI^e siècle, n'auraient-ils pas joué un rôle majeur dans le développement de la culture de la vigne et d'autres productions ? Mais ces mouvements, et la complémentarité des intérêts, ont-ils été assez forts pour créer une identité inter-régionale ? À cette question, nous n'oserons pas encore donner une réponse catégorique.

BIBLIOGRAPHIE

- BENNASSAR (B.), *Valladolid en el siglo de oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*, Ayuntamiento de Valladolid, 1983, 586 p.
- COSTA (P^o A. Rebêlo da), *Descrição topográfica e histórica da Cidade do Porto*, Livraria Progredior, Porto, 2^e éd., 1945, 453 p.
- LEAL (A.P.), *Portugal Antigo e Moderno*, vol. XI, Lisbonne, 1886.
- NOVAES (M.P.), *Anacrisis Historial*, vol. II, Biblioteca Pública Municipal do Porto, Porto, 1913.
- SANTOS (C. dos), "Para a história do comércio português. Movimento de saída dos barcos pela barra do Douro de 1681 a 1705 e de 1777 a 1801", *Boletim Cultural*, Câmara Municipal do Porto, 2^e série, vol. 2, Porto, 1984, 278 p., ill.
- SCHNEIDER (S.), *O Marquês de Pombal e o vinho do Porto. Dependência e subdesenvolvimento em Portugal no século XVIII*, A Regra do Jogo, Lisbonne, 1980, 292 p.
- SILVA (F. Ribeiro da), *O Porto e o seu Termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*, 2 vol., Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto, 1988, 1231 p.