

LA FORMATION DU RÉSEAU MODERNE DES TRANSPORTS AU PORTUGAL (1850-1910)

MARIA FERNANDA ALEGRIA a soutenu à l'Université de Lisbonne, en novembre 1987, la première thèse de doctorat dédiée à un thème de Géographie Historique (1) Le sujet choisi a une importance fondamentale pour la compréhension de l'organisation actuelle de l'espace au Portugal, puisqu'il porte sur la création du réseau moderne des transports, réseau dont le tracé a déterminé dans une très large mesure les futures implantations industrielles et le développement des centres urbains administra-

(1) MARIA FERNANDA ALEGRIA, *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o Tráfego*, thèse de doctorat en Géographie humaine, présentée à la Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1987, 651 p. pol. Ouvrage en cours d'impression dans la série des *Memórias* du Centro de Estudos Geográficos de Lisbonne.

tifs et commerçants, ainsi que, indirectement, l'exode accentué qui a tendu, d'abord à freiner la croissance démographique, puis à vider les régions les plus mal desservies, au profit de la façade littorale occidentale au Nord du Tage et de divers pays ou colonies d'Outremer et encore, plus récemment, de l'Europe moyenne industrialisée.

La création du réseau de transports modernes est tardive au Portugal. Elle n'a guère démarré qu'au milieu du XIX^e siècle, si l'on fait abstraction de tentatives sporadiques depuis la fin du XVIII^e siècle, que la situation politique et militaire, alors troublée de façon persistante, empêcha d'atteindre une véritable efficacité. Pendant toute la première moitié du XIX^e siècle on continua donc à circuler peu et difficilement au Portugal, à pied, à âne, à mulet ou à cheval, en char à bœufs, en litière portée par des mules si l'on était un personnage très important, ou bien en bateaux où s'entassaient passagers et marchandises et qui circulaient seulement sur le cours inférieur de quelques grands fleuves, ou de port en port, au long de la côte, selon un rythme fortement soumis aux aléas et aux dangers des étiages, des crues et des tempêtes.

La création d'un véritable réseau routier n'a donc pas précédé, au Portugal, la construction des chemins de fer, et l'ouverture de canaux longeant les rivières, ou les reliant, n'y a jamais dépassé le stade de l'utopie, sauf sur quelques tronçons du cours inférieur du Tage et du Mondego. L'élaboration d'un réseau de voies ferrées a ainsi constitué au Portugal une véritable, encore que progressive, révolution, qui n'a démarré qu'en 1856 avec l'ouverture de la ligne de Lisbonne au Carregado (36 km) et qui s'est prolongée jusqu'à la première Guerre Mondiale.

Elle a relié l'intérieur au littoral, accroissant fortement les possibilités de transport terrestre, mais de façon sélective, au long d'itinéraires qui ont été loin de débloquer toutes les régions portugaises. Cette fase de la construction des voies ferrées sera suivie d'une seconde période de progrès, qui ne comencera guère que vers 1930, quand sera enfin sérieusement entreprise la constitution d'un réseau de routes goudronnées, accessibles en toute saison aux automobiles, réseau qui n'arrivera finalement à desenclaver beaucoup de communes que depuis une à deux décennies.

L'étude de M. F. ALEGRIA se divise en deux parties. La première, qui occupe environ 350 pages sur les 500 que comporte la version originale dactylographiée, est consacrée à la création du réseau des divers modes de transport modernes; la seconde traite du trafic ferroviaire des marchandises pendant l'époque considérée, dans le but principal de vérifier si, et comment, les chemins de fer ont, ou non, créé un véritable marché unifié au Portugal et d'établir également dans quelle mesure leur construction a été la cause, ou la conséquence, des progrès économiques alors enregistrés.

Les études sur le thème des transports au Portugal sont encore peu nombreuses et celle-ci est la première qui les aborde du point de vue géographique. Il faut souligner l'excellent et soigneux usage de la cartographie, à la fois utilisée comme source d'information et comme support méthodologique essentiel dans le traitement, la critique et la présentation

de l'information. L'auteur a eu le soin de confronter constamment ses découvertes aux études déjà réalisées dans d'autres pays, principalement mais non uniquement européens, et de les encadrer soigneusement dans le contexte ibérique, tâche facilitée par les progrès que ce type d'étude a connus récemment en Espagne et corrélation rendue indispensable par le fait que le réseau ferré portugais fut d'abord pensé, en priorité, comme une liaison du pays avec le monde extérieur, destinée à relier ses ports atlantiques à l'Europe moyenne par des voies traversant l'Espagne.

LA CRÉATION DU RÉSEAU

Le premier chapitre traite des transports au Portugal avant les chemins de fer. Alors que la première voie ferrée fut construite en Angleterre dès 1825, les responsables politiques et économiques du Portugal hésitèrent encore beaucoup, pendant le second quart du XIX^e siècle, sur les décisions à prendre. Outre les récents troubles intérieurs, qui ont déjà été évoqués et qui expliquaient en partie l'état désastreux des chemins et l'absence presque complète de connaissance «statistique» du pays, celui-ci venait de subir un choc profond résultant de la perte de son second empire colonial (le Brésil). Un pays tourné traditionnellement vers l'extérieur se retrouvait donc, au début du XIX^e siècle, au moment même où la mondialisation des relations économiques devenait une nécessité pour le développement du capitalisme, à la fois privé de son principal marché et financièrement ruiné.

Cette situation n'est pas sans rappeler, par certains aspects, celle que le Portugal vient à nouveau de connaître, depuis 1974. Alors comme aujourd'hui, la tentation fut de se tourner vers l'Europe, sous l'influence d'ailleurs de la puissance économique des pays industrialisés, qui cherchaient à élargir leur sphère d'influence vers le Sud. Habitué à tirer la plus grande partie de ses ressources du commerce extérieur, l'État portugais persista dans cette même attitude, avec l'idée que ses grands ports, têtes de pont traditionnelles de l'Europe vers les pays d'Outremer, pourraient continuer à jouer ce rôle, s'ils étaient efficacement reliés par chemin de fer aux réseaux ferrés déjà existants. Quant à l'organisation d'un marché intérieur fonctionnant à l'échelle nationale, elle n'était qu'une préoccupation assez secondaire du gouvernement et la décision n'était pas encore prise si elle s'appuierait principalement sur la construction d'un réseau ferré ou sur l'ouverture de routes améliorées.

M. F. ALEGRIA a tenté de faire le bilan des voies de communication et du trafic qui existaient au Portugal au milieu du XIX^e siècle. Elle s'est heurtée au caractère très fragmentaire de l'information disponible, mais a essayé cependant, avec prudence, d'établir un bilan quantitatif des transports intérieurs à grande distance qui fonctionnaient vers 1850. Le cabotage aurait alors transporté annuellement entre 455 000 et 635 000 tonnes, les principales voies fluviales (Tage, Douro et Mondego) entre 185 000 et 255 000 t, les autres voies fluviales et terrestres donnant accès aux ports,

entre 200 000 et 510 000 t, soit un total compris entre 840 000 et 1 400 000 t. Ces évaluations sont à comparer à celles, plus sûres, mais malheureusement partielles puisqu'elles ne concernent ni les routes ni les fleuves, qu'on peut indiquer pour 1877, où le cabotage n'aurait déjà plus transporté qu'un peu plus de 100 000 t et le chemin de fer (en petite vitesse) près de 500 000 t, et pour 1910, où le cabotage stagnait vers 200 000 t, mais où les voies ferrées transportaient déjà annuellement près de 5 millions de t. Encore que fort grossière, cette tentative de quantification montre la transformation profonde opérée par la construction des chemins de fer dans le système des transports portugais, mais aussi la lenteur du développement économique du pays dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Le deuxième chapitre est consacré au développement du réseau routier, c'est à dire à l'ouverture progressive de routes macadamisées à travers le pays. Deux options se présentaient: construire en priorité de courts tronçons routiers confluant vers les gares et les ports fluviaux ou doter les régions enclavées à l'écart des premières voies ferrées et des rivières navigables d'un véritable réseau routier. Encore que cette seconde option ait été en principe préférée officiellement, c'est, en pratique, l'autre qui l'emportera, comme le démontre la première carte relativement détaillée du Portugal, publiée en 1884 par F. FOLQUE, et les guides qui indiquent, en 1868 et 1879, les parcours de diligences. La plupart d'entre elles reliaient alors villes et bourgs aux gares les plus proches. Il est possible d'établir qu'en 1868 un parcours en diligence était 4 à 5 fois moins rapide qu'un trajet en chemin de fer et coûtait 2 à 3 fois plus cher au kilomètre qu'un billet de 3^{ème} classe. Il fallait se rendre à l'évidence, les routes ne pouvaient alors substituer les voies ferrées.

Le réseau routier va pourtant se construire lentement, avec une densité très inégale selon les régions et plutôt comme la conséquence d'un progressif développement économique que comme un facteur conscient de ce développement. Deux cartes routières du début du XX^e siècle permettent de faire le bilan de cet effort peu coordonné de construction. Les routes se sont multipliées surtout aux abords des voies ferrées, alors que subsistaient de vastes espaces dépourvus de tout transport moderne. Il est clair que c'est au cours de la seconde moitié du XX^e siècle que s'est fixée définitivement l'actuelle dissymétrie est-ouest du Portugal. La grande voie Nord-Sud intérieure qui longeait à faible distance la frontière espagnole, en profitant des vastes espaces de relief peu accidenté, a été délaissée par la construction des voies ferrées, pour les raisons qui seront exposées ci-après, et, en conséquence, par les routes qui, à cette époque, confluaient essentiellement vers les gares des principales voies ferrées et vers les centres urbains.

Dans son chapitre III, M. F. ALEGRIA fait ensuite le bilan de l'évolution de l'organisation portuaire au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle. La documentation est ici plus abondante et cohérente qu'en ce qui concerne les routes. La profonde transformation que souffre alors l'organisation portuaire du Portugal doit-elle être considérée comme résultant des modifications du réseau de transport terrestre ou au contraire comme un facteur important des prises de décision qui ont déterminé le tracé

des voies ferrées? Il n'est pas clair si la forte concentration du trafic maritime dans les ports de Lisbonne et de Porto/Leixões résulte d'une véritable politique consciente ou du laisser-faire d'une évolution commandée par des facteurs indirects, comme la croissance de la taille des embarcations des grandes puissances maritimes, alors que la construction navale portugaise était moribonde, ou la facilité de la surveillance douanière et policière résultant de la concentration du trafic, ou encore la propre croissance urbaine de Lisbonne et Porto, déterminée en partie par d'autres facteurs. Seul le littoral de l'Algarve, longtemps dépourvu de voie ferrée (celle-ci ne joindra Portimão à Vila Real de Sant'António qu'en 1906), maintenait et accroissait alors l'importance de ses ports. A partir de 1890, Lisbonne et Porto/Leixões, qui assuraient déjà, en 1855, 62 pour cent du trafic maritime portugais, en monopoliseront l'essentiel, plus de 90 pour cent.

C'est dans son chapitre IV que l'auteur aborde directement le thème principal de l'ouvrage, la construction d'un réseau de chemins de fer au Portugal, entre 1856 et 1910, ainsi que l'utilisation qui en a alors été faite, en recherchant à la fois ses causes et ses conséquences. Les études exposées dans les chapitres antérieurs permettent de mieux comprendre la spécificité et les interrelations de la plus importante des modalités de la modernisation des transports réalisée au XIX^e siècle. Le chapitre IV est consacré à l'évolution du réseau ferré. Une grande importance est accordée par M. F. ALEGRIA aux phases successives de planification qui ont précédé et accompagné la construction des lignes et aux formes qu'a prise l'intervention du gouvernement dans leur construction et leur exploitation.

Cette recherche, qui s'appuie en grande partie sur des sources législatives et sur le Journal des interventions à la Chambre des Députés, peut sembler, à première vue, d'intérêt géographique limité. Elle se révèle au contraire d'importance majeure pour l'exacte compréhension de traits fondamentaux de l'organisation actuelle de l'espace portugais. M. F. ALEGRIA montre, par exemple, que le retard dans la construction du réseau ferré résulte avant tout de l'absence d'une politique ferroviaire définie, mais que la construction des voies ferrées, principalement réalisée, au début, par des Compagnies d'actionnaires étrangers, a accru la dépendance externe du pays et rendu ainsi plus difficile une cohérente planification et une efficiente exploitation. Le propre retard et la lenteur de la construction ont, d'autre part, conditionné de façon décisive la structure du réseau, tandis que le fait de disposer de modèles étrangers, mal adaptés au pays, ne facilitait pas la prise de décisions correctes.

L'idée a prévalu longtemps que le principal intérêt des chemins de fer étaient de permettre l'accroissement des relations commerciales internationales du Portugal, et c'est pourquoi les premières lignes planifiées, puis construites, tendaient à la liaison avec le réseau espagnol. Mais celui-ci, entre temps, avait pris de l'avance, si bien que la liaison par Badajoz, réalisée en 1863 par la construction de la ligne dite *do Leste*, qui traverse des régions relativement peu peuplées du Ribatejo et de l'Alentejo, a été en quelque sorte imposée par l'Espagne. Le rêve de capter l'hinterland espagnol s'évanouit assez vite et fut remplacé, vers la fin du

siècle, par l'idée de relier l'ensemble du pays à ses grands ports, d'abord à celui de Lisbonne, puis plus tard également à celui de Leixões. Du rêve espagnol, le Portugal héritera un réseau où dominant les rameaux d'orientation est-ouest, seulement reliés plus ou moins bien par la grande ligne *do Norte*, entre Lisbonne et Porto, mais sans aucune liaison méridienne commode dans l'Est du pays, liaison qui aurait peut-être pu contrebalancer, dans une certaine mesure, la polarisation accentuée par Lisbonne et Porto, qui va devenir le trait dominant de l'organisation régionale portugaise.

Bien que conçues originellement comme une partie fonctionnelle importante d'un réseau européen, ce sera en réalité, plus modestement, la lente et inégale croissance du marché national qui finira par rentabiliser les lignes déjà construites, dont le tracé ne sera donc pas toujours, loin de là, le plus favorable aux intérêts régionaux. Ces graves erreurs initiales, aux conséquences si durables, s'expliquent en grande partie par la profonde méconnaissance du pays qui se prolongeait alors. La synthèse réalisée en 1822 par le géographe italien A. BALBI devait demeurer jusqu'en 1875 la meilleure source d'information sur la situation du Portugal. Le premier recensement moderne de la population date de 1864, mais il n'existait aucune évaluation d'ensemble de la production agricole, d'importance pourtant alors fondamentale (les premières statistiques agricoles publiées datent de 1911), et la première enquête industrielle générale sera seulement réalisée en 1881.

M. F. ALEGRIA fait l'historique soigneux de la construction du réseau, en mettant en parallèle les plans partiels successivement élaborés et leur réalisation incomplète, ainsi que la modification progressive des idées et des modalités de financement et d'exécution adoptées. Sans entrer dans le détail fort intéressant de cet historique, on en rappellera ici les principales conclusions. L'État ne joua que très imparfaitement le rôle d'orientation générale qui lui revenait; il ne fit bien souvent qu'accepter des propositions venant de Compagnies étrangères (souvent espagnoles), qui se souciaient naturellement peu de l'intérêt national. Comme on l'a déjà vu, les premières lignes importantes furent construites dans le but de relier le Portugal à l'Espagne, en général par des Compagnies étrangères, qui recevaient une aide financière de l'État portugais. Plus tard celui-ci construisit lui-même ou fit construire par des Compagnies généralement portugaises, auxquelles était garanti un certain bénéfice minimum, les lignes nécessaires pour compléter un réseau qui demeurera cependant assez incohérent. Les raisons qui déterminèrent le choix des tracés et les priorités de construction furent rarement scientifiques (on a vu que la connaissance géographique du pays était plus que rudimentaire), les intérêts privés jouant naturellement un grand rôle. En conclusion, M. F. ALEGRIA pense que c'est la réalisation du réseau ferré portugais qui a conditionné les autres formes de modernisation de la circulation (ouverture de routes et, partiellement au moins, amélioration des grands ports); mais que les chemins de fer n'ont pas été, au Portugal, le moteur principal du développement économique, comme certains historiens ont pu le supposer, et que la réalisation d'un marché national unique ne s'est pas

concrétisée au XIX^e siècle, les échanges inter-régionaux demeurant fort réduits. Cette idée, déjà appuyée sur nombreux arguments, sera démontrée plus précisément par l'analyse du trafic de marchandises, qui fait l'objet de la seconde partie de l'ouvrage.

ANALYSE DU TRAFIC FERROVIAIRE, DE 1877 À 1910

Pour arriver à faire parler des statistiques abondantes, mais morcelées, incomplètes et parfois incohérentes, l'auteur a dû les soumettre à un strict filtrage méthodologique. Elle a choisi de traiter deux périodes, les plus significatives possible en fonction de la documentation disponible, 1893/95, juste après la grande crise économique, et 1909/11, juste avant un changement de présentation des statistiques qui marque la fin de l'époque étudiée. Elle a restreint son analyse aux marchandises expédiées et reçues par les gares les plus importantes de trois grandes Compagnies, celle du *Minho e Douro*, dans le Nord, la *Companhia Real* dans le Centre et celle du *Sul e Sueste*. Cet échantillonnage couvre sensiblement plus de la moitié de toute l'activité des chemins de fer portugais. Enfin ont été choisis les principaux groupes de marchandises transportées, en harmonisant autant que possible les désignations employées par les diverses compagnies. L'étude est faite d'abord à l'échelle nationale et reprise ensuite, de façon plus approfondie, en ce qui concerne les lignes de *Leste e Cáceres*, qui desservent approximativement l'étendue du district de Portalegre.

Les données ont été soumises à divers traitements graphiques et statistiques. Tout d'abord, à l'échelle nationale, l'élaboration de courbes d'évolution qui ont permis de choisir les moments significatifs étudiés. Ensuite une analyse cartographique qui mène déjà à quelques conclusions importantes: la localisation dans la région littorale occidentale, et surtout à la périphérie de Lisbonne et de Porto, des gares qui connaissaient les plus forts trafics de marchandises; la faiblesse, au contraire, des expéditions faites par les villes de l'intérieur et par les gares-frontière, l'essentiel de leurs expéditions se destinant d'ailleurs aussi aux gares les plus importantes de la région littorale.

Cependant, pour approfondir et préciser l'analyse du mouvement des marchandises, l'auteur a adopté une autre technique de traitement des données, dite dynamique de polyèdres, mise au point par Atkin vers 1970. Elle permet d'établir graphiquement l'intensité des liaisons existantes entre les diverses données qui lui sont soumises. Un graphique (dit complexe simpliciel) groupe par exemple les gares d'expédition selon le degré d'identité des gares de réception, tandis qu'un autre graphique, dérivé des mêmes données (dit complexe conjugué), groupe les stations de réception selon leurs affinités d'origine. Une autre analyse du même type est appliquée comparativement aux gares situées à proximité des

centres urbains et aux gares de transit ou de frontière, en ce qui concerne la nature des marchandises expédiées.

Les conclusions principales tirées de ces analyses sont les suivantes: l'importance relative des stations proches de Lisbonne ou de Porto est très grande, bien qu'elle tende à diminuer un peu d'une date à l'autre; la fonction d'expédition des gares de la région de Lisbonne tend à s'étendre, entre les deux dates, aux dépens de l'espace antérieurement alimenté par Porto; le mouvement des gares-frontière et des villes de l'intérieur est faible, tant en ce qui concerne l'expédition que la réception. Même au début du XX^e siècle, le rôle du chemin de fer demeure donc réduit au niveau des relations intra-régionales et l'essentiel de son action a consisté à renforcer la dépendance des régions par rapport à Lisbonne (ou à Porto) en ce qui concerne l'expédition des productions locales et, dans une plus faible mesure, l'approvisionnement en marchandises non produites régionalement. Les marchandises qui utilisaient le plus le transport par chemin de fer étaient celles du secteur primaire, en particulier les céréales, le vin, le bois, les engrais, le fourrage et le bétail. Le charbon importé circulait aussi le plus souvent par chemin de fer. L'analyse de la circulation des produits industriels est rendu difficile parce que la nomenclature des marchandises distinguait insuffisamment les matières premières des produits fabriqués.

Une interprétation approfondie des statistiques publiées par les chemins de fer portugais exigerait évidemment leur confrontation à une connaissance suffisante des activités existantes à l'entour des gares considérées. Cette connaissance n'existe encore pratiquement pas actuellement, quelle que soit la région considérée. Le thème défriché par M. F. ALEGRIA devra donc attendre la réalisation d'autres travaux pour porter tous ses fruits. Elle a voulu cependant pousser un peu plus loin son analyse en considérant les expéditions et réceptions de toutes les gares incluses dans l'espace desservi par les lignes *do Leste e Cáceres*. Cette analyse plus détaillée confirme les conclusions antérieurement établies.

Le présent compte-rendu ne donne qu'une idée bien résumée et incomplète de la riche étude réalisée par M. F. ALEGRIA. La documentation réunie et traitée, les nombreuses pistes ouvertes vers de nouvelles recherches en font un ouvrage pionnier qui devrait susciter un vif intérêt pour la connaissance des antécédents historiques de l'actuelle Géographie du Portugal. Dans un pays si profondément pétri d'Histoire, il est évident que le présent ne peut se comprendre sans prendre en compte le passé, et il est pour le moins paradoxal que le passé récent ait suscité jusqu'ici moins d'études que les périodes prestigieuses plus anciennes.

SUZANNE DAVEAU