

numéro

9

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge*

Morais Barros – 979-10-231-1723-3



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

9

Risque, sécurité
et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2009
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9
PDF complet – 979-10-231-1712-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1713-4
Tranchant, La « culture » du risque... – 979-10-231-1714-1
Curveiller – 979-10-231-1715-8
Martínez Martínez – 979-10-231-1716-5
Tranchant, La sécurisation du port... – 979-10-231-1717-2
Périsse – 979-10-231-1718-9
Prétou – 979-10-231-1719-6
Bochaca – 979-10-231-1720-2
Gallicé – 979-10-231-1721-9
Péret – 979-10-231-1722-6
Morais Barros – 979-10-231-1723-3
Labat Saint Vincent – 979-10-231-1724-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1725-7
Candiani – 979-10-231-1726-4
Delobette – 979-10-231-1727-1
Chronique – 979-10-231-1728-8
Comptes rendus – 979-10-231-1729-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique: 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Présentation	
Jean-Pierre Poussou	5
La « culture » du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI ^e -XVI ^e siècles) : première approche d'une histoire à construire	
Mathias Tranchant	9
Dangers, acteurs et gestion du risque d'une ville littorale au Moyen Âge	
Stéphane Curveiller	47
Bilbao, une grande ville médiévale malgré son port	
Sergio Martínez Martínez	55
La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ?	
Mathias Tranchant	67
Les premiers jalons d'une défense étatique de l'estuaire de la Gironde sur la côte saintongeaise à la fin du Moyen Âge	
Sébastien Périsset	87
La sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463	
Pierre Prétou	119
Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIV ^e - début du XVI ^e siècle) : éléments de réflexion et pistes de recherche	
Michel Bochaca	135
L'accès aux ports du pays guérandais et à l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge et au début du XVI ^e siècle	
Alain Gallicé	147
Sécuriser l'estuaire de la Gironde du XVI ^e au XVIII ^e siècle : une mission impossible ?	
Jacques Péret	163
La sécurisation des accès et l'organisation portuaire de Porto (XI ^e -XVI ^e siècles)	
Amândio Jorge Morais Barros	177
Les fortifications de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem dans le grand port de Malte (1530-1798)	
Xavier Labat Saint Vincent	207

II. Varia

Les constructeurs de Marine toulonnais aux XVII ^e et XVIII ^e siècles : une société à part entre noblesse et monde ouvrier de l'arsenal Michel Vergé-Franceschi	231
Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 Guido Candiani	251
Le grand négoce atlantique havrais au XVIII ^e siècle Édouard Delobette	283

III. Chronique

Position de thèse de doctorat	323
Comptes rendus	333
4 Informations sur les activités des centres de recherche universitaires en histoire maritime	337
Présentation de <i>Navigocorpus</i> – Corpus des itinéraires des navires de commerce, XVII ^e -XIX ^e siècles	337
Séminaire d'histoire économique et maritime : ports et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge	339
Université de la Rochelle : séminaire d'Histoire Maritime : Programmation 2007-2012	341
Université de Bretagne-Sud : les axes de recherche en Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito)	342
La recherche en histoire maritime à l'Université de Caen Basse-Normandie	344
Séminaire sur les petits ports du xv ^e siècle à 1914	349
Colloque international du GIS d'histoire maritime	359
Programme des Mardis de la Mer organisés à l'Institut Catholique de Paris par Christian Buchet (année universitaire 2007/2008)	365
Présentation des Mémoires	369

LA SÉCURISATION DES ACCÈS ET L'ORGANISATION PORTUAIRE DE PORTO (XII^e-XVI^e SIÈCLES)

*Amândio Jorge Morais Barros*¹

Institut d'Histoire Moderne-Université de Porto

Porto connu au cours des XIV^e-XVI^e siècles une grande transformation : tout à la fois, le dialogue y fut noué entre la cité et son havre, et l'activité maritime y fut organisée, ce qui fut un élément central de la construction de son identité. L'importance de ce port se juge à l'aune de ses dynamiques marchandes et de la place qu'il occupa au sein du commerce international. Elle s'apprécie également à la lumière des efforts consentis par la communauté urbaine pour maîtriser les contraintes géographiques du site et des diverses mesures de protection qu'elle sut adopter. Aussi, à partir de la problématique de la sécurité, serait-il souhaitable d'engager une réflexion sur la centralité des espaces économiques et le rôle des petites places maritimes dans la formation du système atlantique. Leur volonté d'y participer activement s'exprima notamment dans les moyens consentis qui furent mis en oeuvre pour édifier et améliorer leurs espaces portuaires, infrastructures qui, à la fin du Moyen Âge, étaient réputées complexes à réaliser, tant techniquement que financièrement.

Selon les orientations de l'historiographie moderne, la méthode la plus convenable pour nous aider à comprendre l'ensemble des mouvements maritimes qui se développèrent en Europe consiste à privilégier d'abord des études de cas, à une échelle géographique, économique et sociale réduite². S'agissant de Porto, nous disposons de données documentaires

1 Je remercie M. Mathias Tranchant pour son invitation à écrire cet article et pour sa précieuse lecture (mail : amandiobarros@hotmail.com).

2 Voir, à ce propos, Jean-Philippe Priotti, *Bilbao et ses marchands au XVI^e siècle. Genèse d'une croissance*, Lille, Presses universitaires du Septentrion, 2004 ; Regina Grafe, *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico. Comercio y especialización regional*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia, 2005 ; Hilario Casado Alonso, *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*, Burgos, Caja Círculo, 2003 ; Amélia Polónia, *Vila*

touchant l'ensemble des questions de sécurisation portuaire. Majoritairement municipales et, sporadiquement, notariales – celles-ci n'existant toutefois qu'à partir du milieu du XVI^e siècle –, elles sont néanmoins ténues et dispersées³. Elles peuvent nous permettre d'identifier les principaux dangers maritimes qui ont affecté la vie portuaire de Porto, c'est-à-dire les contraintes géographiques qui ont nécessité l'institution d'un service de pilotage et l'établissement de moyens d'orientation, ou les menaces d'origine humaine qui ont conduit à la création de postes de surveillance côtière ou d'un réseau de forteresses maritimes. Un point plus spécial sera consacré à l'étude de la politique sanitaire de la ville. L'analyse sera enfin enrichie des résultats comparés de travaux portant sur d'autres réalités portuaires européennes.

BREF SURVOL DE L'HISTOIRE MARITIME DE PORTO AU MOYEN ÂGE ET AU DÉBUT DU XVI^e SIÈCLE

178

Un bref survol de l'histoire maritime de Porto s'impose pour saisir les aspects déterminants de son histoire portuaire. Au Moyen Âge, les populations littorales du nord-ouest portugais percevaient la mer comme un lieu dont elles pouvaient tirer fortune, peut-être le seul espace à partir duquel il était réellement possible de s'enrichir. La pêche, exercée en parallèle avec l'agriculture, fut la première forme réelle de vie maritime. Dans la foulée, le transport du sel, qui fut une conséquence immédiate des nécessités imposées par la conservation des poissons pêchés, ce qui le rendit aussitôt indispensable, connut un essor considérable. Un commerce par cabotage, établi sur l'échange de poisson salé et de sel, et soutenu par une relation étroite avec la Galice, s'enracina et se développa si bien qu'il dépassa rapidement les frontières ibériques : dès le XII^e siècle, il concerna l'Angleterre et les Flandres⁴. Dans le même temps, son offre s'enrichit lorsqu'il s'y ajouta des produits de la terre, en particulier des vins et des peaux tannées, aisément négociables sur les marchés du nord de l'Europe. En outre, l'établissement d'itinéraires internationaux, entre la Méditerranée et les mers du Nord, a stimulé l'action des agents

do Conde um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista, 2 volumes. Porto : Faculté des Lettres, 1999 ; Mathias Tranchant, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.

3 Il n'existe aucune documentation spécifiquement attachée au port, à l'exception du *Livre de la construction du quai de la Douane*, que j'ai étudié. Voir Amândio Barros, *Porto : a construção de um espaço marítimo nos alvares dos Tempos Modernos*, 2 vol., Porto, Faculté des Lettres, 2004.

4 Certaines sources rapportent la capture de navires portugais sur les côtes flamandes et anglaises entre 1194 et 1225 ; André L. Simon, *History of the wine trade in England*, Londres, The Holland Press, 1964, p. 101.

maritimes nationaux. Conscients des potentialités du contexte économique dans lequel ils évoluaient, les entrepreneurs d'une part, les autorités urbaines et politiques de l'autre, prirent dès le début du XIII^e siècle des initiatives de grande ampleur. Porto, Vila do Conde, Caminha et Viana, situées au nord du Portugal, devinrent les protagonistes d'un mouvement qui, ensuite, s'élargit à d'autres espaces marchands avec, en tête, Lisbonne. Le XIV^e siècle, ordinairement présenté comme un temps de crise généralisée, conception qu'il conviendrait d'ailleurs de réviser⁵, a été, dès son commencement, déterminant pour l'expansion commerciale de Porto. À cette époque, il y eut dans la ville un effort évident pour exploiter la demande internationale, ce à quoi la communauté urbaine et son territoire s'employèrent à répondre, et ils y réussirent. D'ailleurs, les négociants de Porto présentaient déjà des signes de modernité : ils privilégiaient les investissements dans des marchandises et des cultures très lucratives (sel, vins, plantes industrielles ou produits de tannerie) ; ils ne se déplaçaient plus avec leurs biens et leurs navires aussi assidûment qu'auparavant, mais, en se sédentarisant, ils laissaient le transport aux soins de salariés, Porto étant au Portugal le pionnier de la pratique de l'affrètement⁶ ; ils maintenaient une comptabilité rigoureuse de leur activité⁷. On les voit également promouvoir des expéditions vers l'Angleterre, la France, la Flandre, la Méditerranée, et leur adjoindre des missions diplomatiques, dont ils se chargeaient eux-mêmes, desquelles résultèrent des accords de grande ampleur qui illustrent bien la portée de ce mouvement⁸.

C'est, précisément, le commerce avec la France – spécialement avec les ports bretons et normands – qui encouragea les premiers aménagements portuaires. Au surplus, il favorisa et accéléra un mouvement urbanistique en direction du Douro. À la fin du XII^e siècle, un agent désigné par l'autorité épiscopale était chargé de la surveillance des chargements aux abords du fleuve et du port. L'on sait qu'en 1225, le trafic se répartissait déjà le long des deux rives. Le 13 mai 1316, une décision judiciaire établit que les places d'embarquement et

- 5 Voir Samuel K. Cohn Jr., « The Black Death : end of a paradigm », *The American Historical Review*, vol. 107, n^o 3, 2002, p. 1-46.
- 6 Voir *Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V* (Lois générales du royaume), liv. IV, tit. V, Lisbonne, Fondation Calouste Gulbenkian, 1984, p. 55-63 ; Alberto Sampaio, *Estudos históricos e económicos II. As povoações marítimas*, 2^e édition. Lisbonne, Vega, s.d., p. 117.
- 7 1411. Un document de cette même année indique que les négociants et les armateurs entretenaient leurs « Livres de Chargement » : Archives historiques Municipales de Porto (AHMP), *Pergaminhos*, liv. 3, fl. 76.
- 8 1353 : le négociant Afonso Martins o Alho a obtenu d'Édouard III d'Angleterre un avantageux privilège extensible à tous les négociants portugais – liberté de navigation dans les mers britanniques ; Barros, *Porto : a construção...*, p. 130 et « Barcos, banqueiros e cativos. Os portuenses e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI », *Portogallo mediterraneo*, Luís Adão da Fonseca et Maria Eugénia Cadeddu, éd. Cagliari, CNR, 2001, p. 261.

de débarquement « des choses qui viennent de France » ne devaient pas être obstruées. Peu après, en 1325, l'accroissement du trafic maritime détermina la construction d'une grande douane royale, bâtiment notable de l'enceinte urbaine du Porto médiéval et symbole de l'intervention du pouvoir central sur l'activité commerciale. Jusqu'en 1347 – qui fut, curieusement, l'année de la grande peste – fut construite la plus grosse portion de la nouvelle muraille : élément ordonnateur du port, elle organisait les voies de circulation, les quais, les zones de mouillage, ainsi que les structures d'aide au débarquement et au stockage des marchandises, comme les grues, les balances et les entrepôts⁹. En ce qui concerne sa fonctionnalité, le port médiéval présentait une double dimension : espace dévolu au transport, il accueillait une flotte au service d'agents internationaux¹⁰ ; point de concentration et de distribution, il voyait converger denrées et marchandises de l'arrière-pays. En cela, il remplissait les missions assignées à tout complexe portuaire fluvio-maritime de la fin du Moyen Âge : il était une frontière et un lieu de passage entre deux mondes, le terrestre et le maritime, pour les navires, les hommes et leurs marchandises ; défendu par ses murailles et bénéficiant d'une surveillance côtière, il était un refuge et un abri contre les dangers de l'océan et des agresseurs ; il était un lieu de production de richesses ; il servait au recouvrement de droits fiscaux par la couronne et par les autorités locales qui, en contrepartie, assuraient à ses usagers un certain nombre de services¹¹. Surtout, point de rencontre entre les économies maritime et fluviale, il accueillait le mouvement des barques qui, descendant le fleuve Douro, nourrissaient de leurs marchandises les exportations.

Ces caractéristiques prévalurent jusqu'au XVI^e siècle. La ville sembla alors se singulariser en inventant sa propre logique commerciale, mais sans pour autant affaiblir sa vocation internationale qu'elle affermit définitivement dans le cadre du système atlantique. Investissant dans les circuits des Îles atlantiques, comme le trafic d'esclaves africains pour les Indes de Castille et le Brésil, elle trouva ainsi une intéressante alternative à la faillite du secteur du transport qui frappa Porto au cours des dernières années du XV^e siècle, ainsi qu'aux pertes causées par la mise à l'écart de la ville de la « route des Indes » gérée par le roi. Cette nouvelle économie détermina les traits caractéristiques du port. Aussi importantes que les conditions géographiques, les conjonctures

9 Pour toutes ces informations, voir Barros, *Porto : a construção...*, vol. 1, p. 25-27, 97-100.

10 En 1440, un vaisseau de Porto transporta des armes de Flandres pour Pise ; Barros, « Barcos, banqueiros... », p. 274.

11 M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 154-162, et son travail présenté au XXXV^e Congrès de la SHMES, *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, La Rochelle, 2004.

déterminèrent ses succès. L'engagement dans certains trafics très rentables, comme celui du sucre, dont Porto était un des principaux points d'entrée en Europe, ou comme celui du sumac, amené des « provinces de l'intérieur » et à partir duquel il était exporté, entraînent une évolution décisive de ses fonctionnalités : il devint majoritairement un port de redistribution, ouvert à la présence d'étrangers (Galiciens, Biscayens, Bretons, Normands, Britanniques, Flamands, Allemands, Suédois, Danois) qui, désormais, trouvaient de bonnes raisons d'y faire relâche¹². De cette animation résultèrent de profondes interventions au sein du port, et l'on mit en place des éléments qui facilitèrent la circulation maritime. Des structures d'amarrage furent construites ; l'entrée de la barre fut mieux protégée, la côte et les navires surveillés ; on entreprit la création d'abris, à la fois zones de franchise et de quarantaine ; on construisit des systèmes défensifs ; les services portuaires furent développés. Ces transformations dotèrent Porto d'un véritable port de commerce, rationnellement structuré, dont les activités et les affaires étaient désormais très importantes. La ville, qui avait été surtout jusque là celle de marins et de gens de mer, était devenue une place de négociants, acteurs d'un trafic intense, surtout avec le Brésil. Son dynamisme commercial prit une telle ampleur que, durant la première moitié du xvii^e siècle, Philippe III cita Porto parmi les ports les plus actifs de la péninsule Ibérique lorsqu'il fit publier une instruction contre la contrebande. L'internationalisation du trafic élargit alors ses horizons aux Indes de Castille. Quant aux autorités publiques, elles furent poussées à donner des garanties efficaces aux clients pour les attirer et les fidéliser, en stimulant notamment l'effort de modernisation du port.

L'IDENTIFICATION DES DANGERS

Contraintes géographiques

Une « géographie exigeant de la volonté », voilà ce qui caractérise l'implantation du port de Porto : au regard du nombre considérable de difficultés qu'il a été nécessaire de prendre en compte pour sécuriser le passage des navires sur les trois kilomètres qui séparent la barre du port, et par suite des très mauvaises conditions offertes par cette même barre. Ces difficultés sont consignées dans nombre de descriptions telle celle-ci :

La barra é lontana meno d'une mezza lega, pessima e difficilissima a pigliarsi per la stretezza e obliquità del Canale. A questo fine fuore della città sopra

¹² Il était devenu aussi un port d'exportation des vins qui, à partir de ce moment-là, jouèrent de plus en plus un rôle important dans l'économie de la région.

un'eminenza, che scopre il mare é fabbricata una porta tonda in un quadro di muro isolato, che serve a i Piloti per pigliare il fiume com sicurezza mettendo la prua, come se dovessero entrare per mezzo della luce di quella porta¹³.

Le contenu de ce texte, daté du milieu du XVII^e siècle, est intemporel. Il évoque des réalités déjà présentes au Moyen Âge, à la seule différence qu'en guise d'amer, le marin ne pouvait pas encore utiliser la « porta tonda in un quadro di muro isolato » puisqu'il ne voyait qu'un pin sauvage. Mais l'essentiel demeure : la barre a de tout temps été réputée périlleuse, constituant un casse-tête permanent pour tous ceux qui voulaient la franchir. Cet obstacle a alimenté un registre impressionnant de tragédies dont la litanie court jusqu'à nos jours. Sa dangerosité s'explique par la rencontre, à l'embouchure du Douro, des courants turbulents de ce fleuve au fort débit avec les mouvements des marées océaniques. Au niveau de la barre, les eaux s'engouffrent et créent des conditions de mer très risquées, notamment pour les bateaux médiévaux, si difficiles à gouverner. Le régime des marées, qui se fait sentir encore aujourd'hui à plus de 30 kilomètres en amont, et qui était beaucoup plus accentué autrefois, conditionnait lui aussi la navigation. Les navires devaient donc approcher avec prudence, de préférence au grand jour, pour une meilleure visualisation des écueils – il ne fallait pas manquer le *Cabedelo*, banc de sable où tant de navires ont échoué – et pour pallier la faiblesse des moyens d'orientation rudimentaires d'alors¹⁴.

L'embouchure du Douro est également caractérisée par un chenal navigable étroit, fréquemment ensablé, semé de hauts-fonds et de rochers sinistres. La situation et la configuration de la barre connaissent d'incessants changements, ce qui explique qu'elle a rarement été décrite avec précision dans les sources. Toutefois, quelques documents la mentionnent, et nous ne devons pas les ignorer. En 1559, les édiles justifèrent la pénurie de pain sévissant dans la ville au motif que, la barre ayant beaucoup changé par rapport à l'habitude, les navires ne trouvaient plus la passe pendant l'hiver¹⁵. Ce n'était pas la première fois qu'une telle plainte était formulée : presque un siècle auparavant, en 1449, la mairie de Porto remarquait que beaucoup de bateaux chargés de sel ne se risquaient pas à entrer dans le fleuve et allaient le vendre en Galice¹⁶.

13 *Viagem de Cosme de Medicis* (rapport du pilote), cité par B. Xavier Coutinho, « Assistência e arte na cidade do Porto dos séculos XII a XV », dans Damião Peres (dir.), *História da cidade do Porto*, vol. I. Porto, Portucalense Editora, 1964, p. 541.

14 Il en fut de même dans les ports voisins, tel que Vila do Conde : A. Polónia, *Vila do Conde um porto nortenho...*, op. cit.

15 Arquivo Distrital do Porto (ADP), *Contadoria da comarca do Porto* (finances du pays), liv. 0008, fl. 86.

16 J. A. Pinto Ferreira, « *Vereações* ». *Anos de 1401-1449*, Porto, Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1980, p. 412.

Mais, en entrant, une autre difficulté se présentait : les rochers. Dans le court trajet entre les sables du *Cabedelo* et de la *Cantareira*¹⁷, les bateaux parcouraient un vrai labyrinthe entre des roches, visibles ou submergées, précisément identifiées. Le long de ce bref segment fluvial de quelques centaines de mètres, les navires étaient confrontés à la menace de pas moins de 26 rochers, du *Picão* (Le Pique) aux *Pedras da Eira* (Pierres de l'Aire), devant le phare de S. Miguel ou Capela do Anjo¹⁸. La tradition rapporte que chacun d'entre eux tenait son compte personnel de navires coulés¹⁹.



Gravure 1. Vue de la barre de Porto et ses rochers

Orientation et pilotes

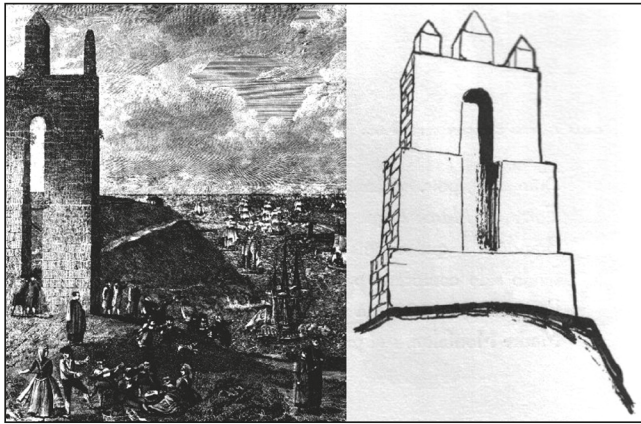
Etant donné ces conditions géographiques, entrer dans l'estuaire exigeait de la détermination : ce n'est que par grande nécessité que l'on se risque à franchir une barre pareille. De plus, au Moyen Âge, les pilotes ne disposaient que d'une signalisation rudimentaire pour se guider : un grand pin, à partir duquel ils prenaient leur cap et traçaient la route correcte. Ce vieil arbre était un amer caractéristique du paysage et, quand un jour l'on découvrit qu'il était

17 Quartier maritime, proche de l'embouchure.

18 Voir Amândio Barros et Luís Miguel Duarte, « Corações aflitos. Navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna », *Douro – Estudos & Documentos*, vol. II (4), Porto, GEHVID, 1997, p. 79 ; Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973.

19 La description de Willelm lansz Blaeuw, de Seespiegel..., Amsterdam, 1619, destinée aux pilotes des Provinces Unies, montre combien était délicat le passage : la barre y est décrite en détail et toutes les difficultés de navigation sont énumérées : voir la publication de ce texte par Veronika Joukes, *Os flamengos no noroeste de Portugal (1620-1670). Subsídios para a reconstrução da vida dos flamengos no noroeste de Portugal de 1620 até 1670*, Porto, Faculté des Lettres, 1999, p. CXVIII.

sec et prêt à tomber, toute la communauté maritime s'en alarma. Sa présence était indispensable. Aussi, les autorités municipales, toujours très actives en matière d'aménagement portuaire, se tournèrent-elles vers le roi, afin que soit substituée au *Pinheiro da Marca* (Pin de la Marque) une structure capable de former un nouveau repère côtier. Sa construction dura plus de douze ans, du 26 août 1530 au 22 août 1542. L'arbre laissa ainsi sa place à la *Torre da Marca* (Tour de la Marque)²⁰. Par la suite se succédèrent un ensemble de démarches visant à améliorer ce dispositif d'orientation. Les ingénieurs de la cour imaginèrent des projets, très dispendieux, s'appuyant en partie sur les avis des maçons et marins locaux²¹. On retint finalement le projet de construction d'une visée, d'une mire, maçonnée au sommet d'un gros mur, dont diverses gravures du Porto ancien rendent compte. Elle fut détruite pendant le *Cerco do Porto* (le Siège de Porto), en 1833.



Gravure 2. La Torre da Marca

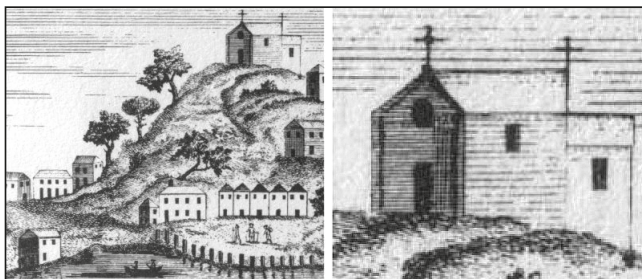
La construction de cette tour participa d'un processus plus profond, celui de la modernisation des structures portuaires, prise en main par les édiles qui multiplièrent les projets d'équipement afin de protéger et de faciliter le trafic maritime et d'éviter qu'il ne se reportât sur un autre port. C'est en grande partie la municipalité qui en eut la charge.

Des moyens anciens d'orientation étaient aussi employés. Les gens de mer les connaissaient bien. Ils se repéraient à la sonnerie des cloches des églises côtières et utilisaient leurs clochers comme des points de référence. À proximité de la

²⁰ *Corpus codicum* (collection de documents de Porto), vol. IV. Porto, Câmara Municipal, p. 232.

²¹ C'étaient des métiers pleins de dynamisme au xv^e siècle. Ils n'avaient cependant pas la puissance des corporations médiévales de métiers, notamment en matière de questions ouvrières. Toutefois, en cas de nécessité, ils étaient consultés par les autorités sur des questions maritimes.

barre, la plus importante était celle de l'oratoire de *Santa Catarina*, en usage au moins jusqu'au XIX^e siècle²². Ici comme ailleurs, les édifices construits pour permettre l'encadrement religieux des populations côtières, servaient de points d'appui technique à la navigation. Selon Coutinho Lanhoso, quelques années après sa construction, on y plaça une «marque nouvelle», qui substitua à l'oratoire probablement une visée/mire.



Gravure 3. Oratoire de *Santa Catarina*

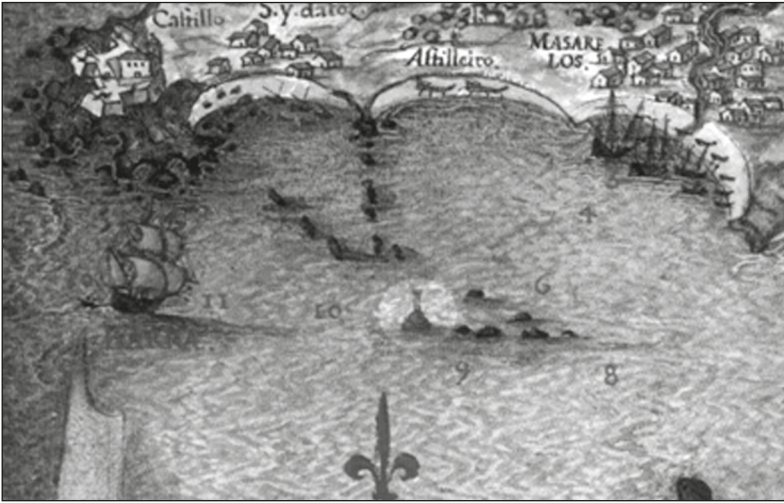
Revenons à la signalisation de la barre. Comme je l'ai indiqué, il existait plusieurs moyens pour la repérer et la franchir. À la fin du XVI^e siècle, devant faire face à l'augmentation du trafic maritime vers Porto, le procureur de la ville s'inquiéta du fait « que la balise qui est dans le fleuve, à *São João* (Saint Jean), est prête à tomber », et il exigea sa réparation immédiate²³.



Gravure 4. L'entrée de la barre dans une carte flamande (XVI^e siècle)

22 Elle a été construite au XIV^e siècle, dans une mesure, grâce au financement des marins de la ville. En 1842 on s'inquiéta des pins « qui dissimulent la marque nouvelle et la chapelle de Santa Catarina qui servent de marque de la barre » : AHMP, *Próprias*, liv. 5, fl. 198 ; Adriano Coutinho Lanhoso, « Nossa Senhora protectora dos mareantes do velho burgo do Porto », *O rio e o mar na vida da cidade*, Porto, Câmara Municipal, 1960, p. 262.

23 AHMP, *Vereações*, liv. 29, fl. 107v.



Gravure 5. Petit temple de *Portmus* – carte luso-castillane (1634)

186

Probablement, il s'agissait alors de remplacer une des quatre colonnes que l'évêque de Viseu, D. Miguel da Silva, avait ordonné d'ériger entre 1526 et 1540. Cet évêque, qui était le seigneur du *Couto da Foz do Douro*, paraît avoir été particulièrement sensible aux problèmes de navigation dans l'estuaire. Les multiples naufrages survenus sur la barre l'incitèrent à perfectionner le signalement des rochers les plus dangereux. Il fit ajouter un petit temple d'inspiration classique, réalisé par un de ses favoris, l'architecte italien Francesco de Cremona, où était logée la statue « d'un homme au mantelet [...] indiquant l'itinéraire le plus sûr »²⁴. Il fut à l'initiative de l'érection d'un phare pour guider les bateaux pendant la nuit. On sait aussi qu'aux environs de 1535, il existait une croix de fer sur un de ces rochers. Profondément imprégné de l'esprit de la Renaissance, Da Silva ordonna qu'elle fût remplacée par une statue de type romain, évoquant *Portmus*, divinité marine, que tout le monde appelait *Togatus*²⁵. Mais, comme il s'exila plus tard en Italie, les autorités se hâtèrent d'enlever la statue et de la remplacer par une nouvelle croix de fer²⁶.

24 Mário Barroca, *As fortificações do litoral portuense*, Lisboa, INAPA, 2001, p. 45.

25 António Cruz, *O Porto nas navegações e na expansão*, 2^e ed. Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1983 (1^a edição, 1972), p. 15-16.

26 Elle repose au fond de la mer jusqu'à la fin du XIX^e siècle.



Photo 1. Statue de *Portmus* (xvi^e siècle)

Tout aussi important et essentiel pour le transit maritime est le phare de *S. Miguel-o-Anjo*, construit en 1527. L'ouvrage, bâti sous la responsabilité du maître de Cremona, fut établi sur une masse rocheuse qui entrain dans le Douro, à *Cantareira*.



Gravure 6. Le phare de *S. Miguel-o-Anjo* (1527)

Œuvre novatrice, « première structure architecturale portugaise construite spécifiquement à cette fin », le phare, outre le fait d'être un des premiers monuments de la Renaissance portugaise, est « un des plus anciens phares

survivants en Europe ». Pièce complexe, malgré son apparente simplicité, elle portait une torche qui brûlait sur l'étage supérieur, signalant la barre du Douro. Financée par la charité et des revenus perpétuels donnés par le prélat²⁷, une des inscriptions qui y subsiste nous dit qu'elle a été bâtie « pour le gouvernement de l'entrée des navires ». La construction de ce phare répondait aussi à des nécessités d'orientation des bateaux. Il était un des deux points de repère à partir desquels les marins déterminaient leur cap pour suivre la passe. Le récit du bénédictin Pereira de Novais nous l'explique en langue castillane :

Torre quadrada, con tal disposicion y orden que siruisse de Guia y Luz a la entrada del Puerto para dentro de su Barra, puesta con tal arte y Regla que fuesse encuentro y Mira a la torre, que llamamos de la Marca, que Puesta a Diametro desta de San Miguel y en lo eminente del Monte de los Iudios, que se empina sobre la Villa de Maçarelos, sirue de Bruxula ò Calendro a le Entrada de la Barra para Euitar el peligro que ordinariamente en ella se palpa cada dia. Con que, Por ocasion destas Dos torres que se hasen frente Vna a la otra, facilmente los Pilotos, que asisten por el Rey en esta Villa [S. João da Foz], las enbocan por la Barra a las Naos, que Vienen a sus comercios y tractos, con que por ello quedò facil la entrada, aunque siempre de peligro²⁸.

Malgré ces dispositifs, l'accès au port restait dangereux. Par conséquent, il était nécessaire de mettre en place d'autres moyens de sécurité. Des pilotes locaux, fins connaisseurs de la géographie de cet estuaire qu'ils pratiquaient sans cesse, rompus à l'usage du vieux pin et de la *Torre da Marca*, louaient leurs services aux marins étrangers. Ils composaient un véritable service de pilotage, dont les premières mentions datent du xv^e siècle, mais dont les origines sont sans aucun doute bien antérieures. Alors qu'elle était chargée de céréales pour la ville nord-africaine de Ceuta, il fallut en 1441 trois navires pour conduire la nef de Leonel de Lima hors des dangers de la barre. Ce travail coûta 650 réaux de monnaie portugaise. Une autre embarcation de Porto, la nef du duc de Bragança, nécessita un bateau de touage pour la remorquer jusqu'à la mer, travail pour lequel les armateurs de cette nef durent payer 250 réaux²⁹. Cependant, ce service était informel : tout maître qui souhaitait obtenir un pilote devait le faire chercher. Aussi, les navires avaient-ils l'habitude de rester « sur la barre », attendant que soit engagé un de ces

27 M. Barroca, *As fortificações do litoral portuense*, op. cit., p. 37-45.

28 Manuel Pereira de Novais, *Anacrisis historial*, vol. IV. Porto, Biblioteca Pública Municipal, 1915, p. 219.

29 Le mot de nef doit être compris dans son sens portugais de *nau*, soit un gros navire de charge en usage à la fin du Moyen Âge et durant l'époque Moderne.

guides par l'armateur³⁰. Au xvi^e siècle, les pilotes de la barre occupaient une responsabilité importante dans le dispositif général de navigation dans le Douro. Dans une lettre expédiée d'Anvers, datée du 25 mars 1539, le facteur du roi en Flandre, Manuel Cirne – un natif de Porto – annonçait l'envoi de plusieurs navires chargés de pain pour secourir une ville qui avait faim. Ses derniers mots concernèrent les pilotes :

Item, il me semble qu'il serait bon que Vôtres Seigneuries prévoit qu'au moment d'entrer dans la barre, aucun [navire] ne soit sans pilote jusqu'à S. João da Foz, mais avec deux navires de touage, là, dans la barre, pour les aider ; et ils seront à mes coûts, pour qu'ils ne se perdent pas par son manque. Et sur ceci doivent Vôtres Seigneuries ordonner aux dits navires, quant ils arriveront en S. João et en Matosinhos, qu'ils n'entrent pas dans la barre sans Votre ordre et mandat³¹.

Par la suite, les mentions de pilotes se firent plus nombreuses. Comme les hommes expérimentés du négoce par voie de mer, ils participaient activement à l'évolution des moyens maritimes de la ville, et leur avis était recherché en matière de sécurité. Ce fut le cas lorsque l'on envisagea des modifications sur les fonds de la barre et le remplacement de l'arbre de la marque, ou de déterminer les lieux de mouillage des navires en relâche. Au xix^e siècle, un historien rapporte qu'en une maison adossée au mur ouest du phare de S. *Miguel-o-Anjo*, se tenaient les séances « des Pilotes de la barre, quand ils avaient besoin de se réunir pour débattre de l'entrée des navires »³².

Ces hommes de mer étaient gagés par la mairie de Porto. Avant même l'institutionnalisation du métier, nous voyons ainsi le trésorier de la ville livrer 400 réaux à un nommé Domingos André, « marin vivant à Saint Jean [...], pour le travail qu'il eut de mener à l'intérieur de la barre un bâtiment breton chargé de blé, pour lui et les cinq hommes qui l'ont accompagnés »³³. Les données fournies sur l'activité maritime de 1577 nous offrent plusieurs informations sur les pratiques alors en usage. Le pilote arrivait près du navire, montait à bord, lançait un filin de manœuvre jusqu'au bateau de touage, puis guidait le vaisseau ou instruisait le pilote de bord. Parfois, il recevait des indications émises depuis la terre et transmises par d'autres compagnons. Bien que la majorité des pilotes habitait à S. João da Foz, il était préférable que certains d'entre eux demeurent ailleurs, parce que le bourg de l'embouchure

30 AHMP, *Livro A*, fls. 51-51v.

31 AHMP, *Vereações* (accords municipaux), liv. 14, fls. 216-216v.

32 Édifice qui existe encore, propriété des pilotes du Douro.

33 Nous sommes en 1575. AHMP, *Cofre dos bens do concelho* (patrimoine de la ville), liv. 5, fl. 296.

pouvait être affecté par une maladie et mis en quarantaine. En pareille situation, sans autre alternative, la navigation dans l'embouchure aurait été perturbée. C'est pourquoi Domingos Pires, maître d'un vaisseau qui revenait du Brésil le 13 décembre 1577, préféra lancer un câble au remorqueur plutôt que de faire entrer un pilote dans son vaisseau³⁴.

Alors qu'au xv^e siècle, ce service fonctionnait aux frais des négociants et des pouvoirs locaux, il devint un office public au xvi^e siècle. Initialement, il intégra l'organisme douanier du roi, pilotage et surveillance fiscale coïncidant³⁵. Puis, le pilotage, à nouveau réglementé le 17 mars 1584, devint un service municipal permanent, dont le financement relevait d'une taxe spécifique³⁶. La corporation des « pilotes » était composée alors de huit individus de diverses provenances, y compris un Castillan. Ajoutons que, grâce à cette équipe de marins spécialisés, non seulement la ville se dotait de moyens de sécurité pour la navigation et d'expertise en affaires maritimes, mais encore elle disposait désormais d'une sorte de « garde avancée », affectée à la surveillance permanente de la barre.

190

L'amarrage des navires

Les courants du fleuve imposaient un autre contretemps. Et ne parlons pas de l'interruption du trafic durant les inondations, circonstances survenant presque tous les hivers ! Ils compromettaient la sécurité des navires, fragilisaient la muraille de la ville, endommageaient les piles des berges, les quais et les chemins pavés *per loca maritima*, installations d'accotement et de circulation qui ne furent développées que lentement³⁷. Certains navires étaient ancrés dans le lit du fleuve ou fixés directement aux berges du Douro, ce qui les rendait très vulnérables. Afin d'améliorer leur arrimage, des anneaux en fer étaient cloués aux murs de l'enceinte et sur les rochers alentour, près des places les plus fréquentées, des portes de la ville, des plages, des espaces d'embarquement et de débarquement, des sources où les vaisseaux faisaient provision d'eau saine.

34 AHMP, *Livros de visitas de saúde* (inspections/visites de santé), liv. 2, fl. 54vb. Ainsi le britannique Ingram Barman et son pilote en 1577.

35 ADP, *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fl. 244v.

36 La décision municipale qui les institua, fut justifiée pour les raisons suivantes : les marins qui ne connaissaient pas la barre risquaient le naufrage et préféraient donc faire un détour en direction d'autres ports, ce qui causait une pénurie de vivres dans la ville : AHMP, *Vereações*, liv. 26, fl. 287.

37 Les plages étaient alors abondantes le long des rives. Aujourd'hui, à cause des écluses et des barrages hydroélectriques qui ont régulé le lit du fleuve, elles n'existent plus.



Photo 2. Anneaux d'amarrage sur le fleuve Douro (cliché, 2007)

En 1347, des officiers de la ville se déplacèrent à « l'entrée du Charbon » pour vérifier l'amarrage des navires³⁸. Au siècle suivant, le 8 mars 1480, année d'inondations du Douro, le navire de João Pires se détacha des berges et fut grandement endommagé³⁹. La force des courants imposait aussi la mise à disposition de câbles d'amarrage et de touage afin de faciliter les manœuvres des petites barges affectées au transit des marchandises.

Le problème de l'accès des navires de fort tonnage

Il est indispensable de considérer le rapport qui a existé entre le tonnage des navires et la localisation du port et de ses accès. Au Moyen Âge, on préféra autant que possible employer de grands bâtiments. On peut supposer qu'aux temps médiévaux les profondeurs et les courants des environs de la barre étaient moins contraignants qu'aujourd'hui et permettaient un meilleur maniement des bateaux lourds. Surtout, les navires de charge restaient souvent éloignés du port, la flottille de la ville s'occupant des opérations de chargement et de déchargement entre eux et les deux rives.

En matière de sécurité navale, la question du tonnage des navires était essentielle au Moyen Âge. On observe à Porto une mutation des types de vaisseaux utilisés, qu'il faut lier aux mutations de la navigation atlantique qui concernèrent les marchands de la ville à partir du XVI^e siècle. Longtemps, leurs

38 En portugais *Postigo do Carvão*, c'est-à-dire la « Poterne du Charbon ». Cette poterne était une petite porte percée dans la muraille par où entrait le charbon venu par voie maritime ou fluviale.

39 AHMP, *Vereações*, liv. 4, fl. 110.

bateaux furent essentiellement employés pour des opérations de transport en Europe, aux côtés des puissantes flottes basque et bretonne. Comme leurs concurrents européens, ils étaient donc de grande envergure pour offrir les meilleures capacités de chargement aux affréteurs étrangers⁴⁰. À partir du XVI^e siècle, leur fonction changea : ils cessèrent d'être les outils de transport des forains pour ne plus servir, presque exclusivement, que les intérêts des négociants locaux. Rappelons qu'à ce moment-là, ces derniers concentrèrent leurs investissements dans l'exploitation des circuits océaniques : d'abord en direction des Îles puis, très rapidement, pour tirer parti du commerce lucratif du sucre brésilien. Dispersant leurs investissements dans l'armement de plusieurs navires, stratégie de sécurité bien connue des entrepreneurs de ce temps, ils commandèrent aux chantiers navals de Porto la construction d'unités plus légères, telles les nefes ou les navires modernes, d'une jauge rarement supérieure à 170 tonnes. Néanmoins, cet abaissement du tonnage des bateaux n'a pas réglé totalement les problèmes de sécurité. En effet, lorsque des unités étaient particulièrement chargées, et donc vulnérables, les entrepreneurs préféraient les envoyer vers des parages plus sûrs, par exemple dans les ports de Galice, usage qui persista au moins jusqu'à la fin du XVI^e siècle⁴¹. Enfin, cette diminution des capacités de charge peut aussi s'expliquer par la pénurie de main-d'œuvre : la communauté des gens de mer n'était pas assez nombreuse pour assurer la composition de grands équipages, indispensables aux bâtiments de fort tonnage. L'adoption de navires légers, exigeant peu d'hommes à bord, a pu être une solution à ce manque de personnel naval.

Pour autant, la densité du trafic maritime s'est maintenue à un niveau très élevé, ce qui exigea des soins redoublés en matière de sécurité portuaire et de conditions d'accueil. D'ailleurs, la navigation fut de plus en plus envisagée comme un facteur – peut-être le plus important – de développement économique.

C'est en ce sens que l'on doit interpréter la spécialisation des espaces portuaires. Ceux-ci étaient organisés selon des plages, des quais, des jetées et des piliers qui progressivement furent bâtis pour des usages précis : l'embarquement et le débarquement des vins en amont de l'enceinte ; du sel et du poisson dans des entrepôts, le long de ruelles parallèles au fleuve ; le déchargement de denrées de consommation courante sur la plage ; la présence de magasins en face de la place la plus courue de la ville, celle appelée de

40 Selon la documentation de Porto et des Flandre, on note que leur tonnage était important : entre 200 et 300 tonnes. Voir les documents publiés par Jacques Paviot, *Portugal et Bourgogne au XV^e siècle*, Lisbonne-Paris, Centro Cultural Calouste Gulbenkian, 1995.

41 Barros, *Porto : a construção...*, p. 174 et suivantes.

Ribeira ; le transit des marchandises coloniales, du sucre en particulier, sur le quai contigu à la douane ; l'acheminement du bois pour les chantiers navals, à l'écart de la zone portuaire proprement dite⁴² ; l'alimentation en douvains, sur le quai de l'estacade érigé aux côtés des ateliers de tonneliers. La formation de tels espaces de stockage et de manutention n'était pas due au hasard. Elle tenait compte notamment du tonnage des navires. Selon l'importance potentielle du tirant d'eau des bâtiments accostant, on leur réservait une rive aux pieds de laquelle la profondeur était adéquate. C'est aussi pour cette raison que l'on prenait soin de nettoyer régulièrement les espaces de mouillage. Le 28 juin 1401, la mairie ordonna le déplacement des épaves de navires abandonnées près du mur et du quai principal, en considération des dommages qu'ils pouvaient causer à cette structure et de la gêne qu'ils occasionnaient aux vaisseaux stationnés. Il fut par ailleurs décidé de nommer un intendant chargé d'assigner si nécessaire leurs propriétaires et de les obliger à enlever ces débris. Si cela n'était pas réalisé dans le délai imparti, l'agent était autorisé à les donner à qui les voulait, pour les fendre et les évacuer⁴³.

L'exploitation économique du Douro produisait d'autres dangers. La pêche, avec ses pièges fixes, ses innombrables bordigues (*pesqueiras*) de pierre avancées dans le fleuve, perturbait la circulation des bateaux. Bien que le problème ne fût pas aussi aigu qu'en amont, il entraîna des discussions animées et des décisions royales et municipales visant l'élimination de ces structures. Mais ce sujet, dont je me suis déjà occupé au travers de plusieurs travaux, concerne davantage les dangers d'origine humaine que nous allons analyser.

Contraintes d'origine humaine

Pendant le Moyen Âge et une grande partie de l'Époque Moderne, la côte fut un lieu d'installation privilégié des populations. Et pourtant, elles en craignaient les dangers. De la mer arrivaient non seulement les tempêtes dévastatrices mais aussi les assauts d'envahisseurs, de larrons et de pirates. Depuis les Vikings du haut Moyen Âge jusqu'aux corsaires barbaresques à la fin des Temps Modernes, ces périls ont constitué une préoccupation constante pour les États et les communautés liés à la mer. Cela explique que les principaux bourgs maritimes situés dans les environs de Porto aient généralement recherché la sécurité de la ville. Hors les murs, mais suffisamment près d'eux, se sont formés les quartiers maritimes de Miragaia, voué très tôt au commerce maritime, et de Massarelos, quartier de pêcheurs où, à la fin du xv^e siècle,

42 Susan Rose, *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*, Londres e Nova Iorque, Routledge, 2002.

43 Ferreira, "Vereações"..., p. 11-12.

vivaient bon nombre de marchands. Le bourg pêcheur par excellence fut le seul à rester exposé à des attaques ennemies : il s'agit de S. João da Foz, aujourd'hui un des plus attractifs foyers citadins de Porto, mais alors assez éloigné du centre urbain et proche de la barre du Douro.

Les embouchures des fleuves sont des endroits à la fois stratégiques et très vulnérables. Difficiles à défendre, elles sont sujettes aux incursions d'ennemis, aux assauts de pillards, au blocus naval, à la destruction des moyens de transport (unités navales, ponts, embarcadères). Les entrées des ports étaient infestées de pirates cachés en embuscade. Toute une documentation relate les divers assauts subis par des navires à l'approche du port de Porto. Certes, le risque fonctionnait à double sens : les Portugais, comme tous ceux qui pratiquaient la mer, étaient alternativement agresseurs ou agressés. L'étendue des dénonciations de pillage, les premières démarches pour l'introduction d'un droit maritime international et les difficultés de son application, le problème des représailles et des sauf-conduits, les politiques propres des ports et des États, souvent contradictoires, sont là pour le vérifier.

194

Comme tant d'autres villes maritimes, Porto fut confrontée à ce problème à plusieurs moments de son histoire. La piraterie était et demeura un phénomène endémique, mais elle prenait des dimensions accrues en certaines circonstances, notamment lors de tensions avec les Aragonais, les Biscayens, les Castellans, les Galiciens et les Bretons pendant le Moyen Âge ; avec les Français (Bretons et Normands) dans les premières décennies du xvi^e siècle⁴⁴ ; avec les Anglais et les Hollandais au cours de seconde moitié de ce siècle ; avec les Turcs et les Barbaresques, en particulier à partir du xvii^e siècle. Et leurs exactions ont suscité des modifications de l'organisation portuaire. Par exemple, au milieu du xiv^e siècle, se multiplièrent les attaques de corsaires aragonais. Le roi envoya des instructions concernant la protection du Douro. Pour empêcher la progression des bateaux, on pensa alors tendre une chaîne de fer, attachée à des tours qui seraient construites sur chaque rive du fleuve, une solution inspirée par ce qui existait déjà dans quelques ports européens comme La Rochelle, ville avec laquelle Porto avait d'importantes relations commerciales, où ce fut mis en place entre 1337 et 1345. Commencées le

44 C'est un épisode célèbre dans l'histoire maritime portugaise, objet de plusieurs études désormais classiques comme celle de Pedro de Azevedo, « A marinha mercante do norte de Portugal em 1552 », *Arquivo Historico Portuguez*, vol II. Lisboa, 1904 ; « Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552 », in *Histórico Portuguez*, vol. VI. Lisboa, 1908, ; et d'une analyse détaillée récente de Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, Patrimonia Historica, 1995. Sur les autres adversaires, nous ne savons que peu de choses ; voir, sur les Barbaresques, l'ouvrage de Jacques Heers, *Les Barbaresques. La course et la guerre en Méditerranée, xiv^e-xvi^e siècles*, Paris, Perrin, 2001.

12 décembre 1359, les multiples réunions faites dans ce but débouchèrent sur une impasse. Il y eut une intéressante évaluation du projet : des hommes de mer furent consultés pour réaliser des essais, les lieux où s'implanteraient les tours furent déterminés, on fixa des délais de construction, on évalua sa viabilité et son efficacité. Néanmoins, ce projet fut voué à l'échec, pour les raisons conjointes de rivalités locales, de manque d'argent et de moyens techniques (les officiers de la rive gauche – de Gaia – objectèrent ne pas avoir de maçons compétents pour réaliser l'ouvrage), et des doutes formulés sur la réelle utilité d'une telle initiative. Toutefois, la gestation de ce projet souligne le rôle éminent joué par les marins, considérés comme les plus avisés pour juger de son opportunité et de sa faisabilité. Parmi eux se trouvait un homme d'expérience, un voyageur avisé plein d'expérience : Afonso Martins, o Alho (Alphonse Martins, dit L'Ail), le même qui quelques années auparavant avait négocié le traité de libre navigation avec le roi d'Angleterre⁴⁵.



Photo 3. Les tours des chaînes de La Rochelle (cliché, 2004)

Un autre aspect se dégage de cet exemple : la contradiction entre certains intérêts économique-financiers et les préoccupations liées à la sécurité. Toutefois, en ce cas précis, je crois que cette opposition fut seulement apparente. L'abandon du plan doit être interprété comme une démonstration du bon sens de ceux qui avaient des connaissances pratiques profondes et qui percevaient que l'argent nécessaire à une telle entreprise serait considérable et vain. Aussi, préféra-t-on développer la surveillance des accès maritimes. Cette dernière fut assurée par la nomination de gardes du fleuve et par

45 *Corpus Codicum*, vol. VI, p. 69-72. Sur les chaînes de La Rochelle, voir M. Tranchant, *Le Commerce maritime...*, *op. cit.*, p. 133.

l'organisation d'un système de feux (des fanaux) et de tourelles (*atalaias*). En ce qui concerne la défense au moyen d'ouvrages fortifiés, elle ne fut pas réalisée avant le milieu du milieu du XVI^e siècle. Enfin, ce fut l'occasion d'y adjoindre quelques pièces d'artillerie, encore primitives, avec trébuchets, (*trabuquetes*). Une dernière hypothèse permet d'expliquer l'arrêt du projet : l'achèvement de l'enceinte de Porto qui offrait une très bonne protection des personnes et de leurs biens dès qu'ils se trouvaient à l'intérieur. En 1449, on compléta ce dispositif par l'organisation de patrouilles chargées de surveiller les abords de la ville. Cependant, ces moyens de défense ne réglaient pas tous les problèmes, notamment dans l'estuaire⁴⁶.

Au début du XVI^e siècle, les Français lancèrent de nombreuses campagnes contre les navires portugais. Après l'assaut de Montluc à Funchal (1566), un programme de défense fondé sur la construction de forteresses garnies d'artillerie fut activé. Il s'agissait de constructions d'un nouveau genre, destinées à garder les entrées des barres et à repousser les incursions adverses. En la matière, l'on devine la multiplication des échanges d'expériences et la consolidation d'une culture maritime élargie. En effet, les remèdes apportés ici se retrouvent dans tous les grands ports d'Europe occidentale. Curieusement, les Français ont à la fois motivé ces mesures et suggéré les solutions. À Porto, cette politique s'est traduite par la construction du fort de S. João da Foz, projet de l'ingénieur militaire Simão de Ruão (Simon de Rouen), en 1567. Adapté à la configuration du terrain (base rocheuse sur la plage, éperons pénétrant la mer, fossés et bastions, utilisation mélangée de roches et de terre battue pour mieux recevoir l'impact des coups de canon), ce programme reprenait, dans une certaine mesure, les solutions proposées par le réseau de fortifications mis en place autour de La Rochelle⁴⁷.

Dotée d'une garnison militaire dès sa fondation, et d'un service de surveillance et d'inspection des bateaux, la redoute de l'embouchure du Douro est rapidement devenue une pièce essentielle du dispositif de garde et de défense de la barre. Décourageant les assauts, elle était un important élément dissuasif.

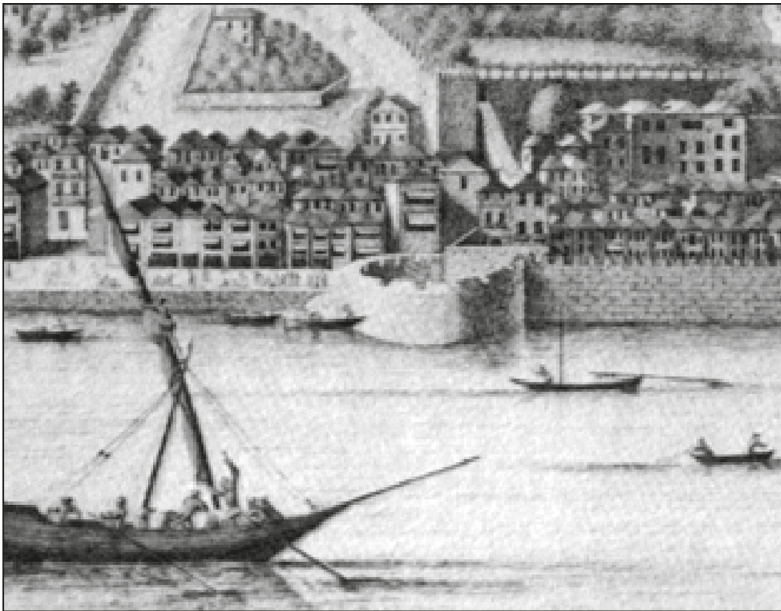
46 Francisco Dias, *Memórias quinhentistas dum procurador del-rei no Porto*, Artur de Magalhães Basto, éd. Porto : Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1937, p. 46.

47 Mais à Porto l'architecture des fortifications montre les caractéristiques que les experts nomment une « trace italienne ». Sur la côte française voir Nicolas Faucherre, « Les fortifications de La Rochelle, place de sûreté », *Coligny, les Protestants et la mer*, Actes du colloque de Rochefort et La Rochelle (3 et 4 octobre 1996), Martine Acerra, Guy Martinière (dir.), Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1997, p. 177-194, *loc. cit.*, p. 177.



Photo 4. Forteresse de S. João da Foz (cliché, 2003)

Après la défaite de l'Invincible Armada en 1588, pour faire face aux nouvelles menaces qui pesaient sur les ports ibériques, il fut décidé la construction d'une seconde ligne fortifiée près de la ville. On fit construire le bastion de S. Filipe en 1589. Adossé à la muraille, équipé de quelques pièces d'artillerie, il dominait le fleuve.



Gravure 7. Bastion de S. Filipe (1589)



198

Photo 5. Ruines du bastion de S. Filipe (cliché, fin du XIX^e siècle)

Pour conclure sur ce point, il faut ajouter que l'action de ce réseau de forteresses était complétée par les missions de surveillance sur la mer, réalisées, en coordination avec le commandement du château de la barre, tant par la patrouille des eaux côtières composée de bateaux privés légers, du type caravelles et de bateaux de pêche, que par des barques de vigie appartenant à la ville⁴⁸.

La surveillance de la côte

Une autre mesure de sécurité tenait à la surveillance des côtes. Elle fut rendue possible par le déploiement d'un système de communications rudimentaire mais efficace. Ce dernier consistait en un ensemble de fanaux et de tourelles, postes de guet placés près du rivage, ou un peu reculés à l'intérieur des terres, établis sur des falaises, des promontoires ou de simples hauteurs à partir desquelles on disposait d'une large vue sur la mer. À l'intérieur de ces postes stationnaient des sentinelles chargées de veiller sur la mer et de donner des indications précises quant au nombre de bateaux détectés. Ces gardes-côtes étaient institués et payés par la ville. La communication fonctionnait en chaîne et consistait en la transmission de signaux entre eux jusqu'à la forteresse de la barre, premier bastion censé stopper les assauts, puis de ce dernier jusqu'à la ville. De cette façon, Porto disposait du temps suffisant pour réunir les milices et pourvoir à sa défense. Il faut insister sur le caractère préventif de ce système. Depuis le Moyen Âge, la côte a été ponctuée de tours

⁴⁸ AHMP, *Provisões*, liv. 4, fl. 52.

de veille, plus ou moins fortes, plus ou moins élémentaires. Parmi elles, il n'en subsiste qu'une seule, celle du Fojo (Fosse), située quelques kilomètres au sud de Porto. Il est peu probable qu'elles aient toujours été pourvues de personnel. Vraisemblablement, elles étaient inoccupées dès que la menace s'estompait, puis restaurées et réinvesties à chaque nouvelle tension⁴⁹.

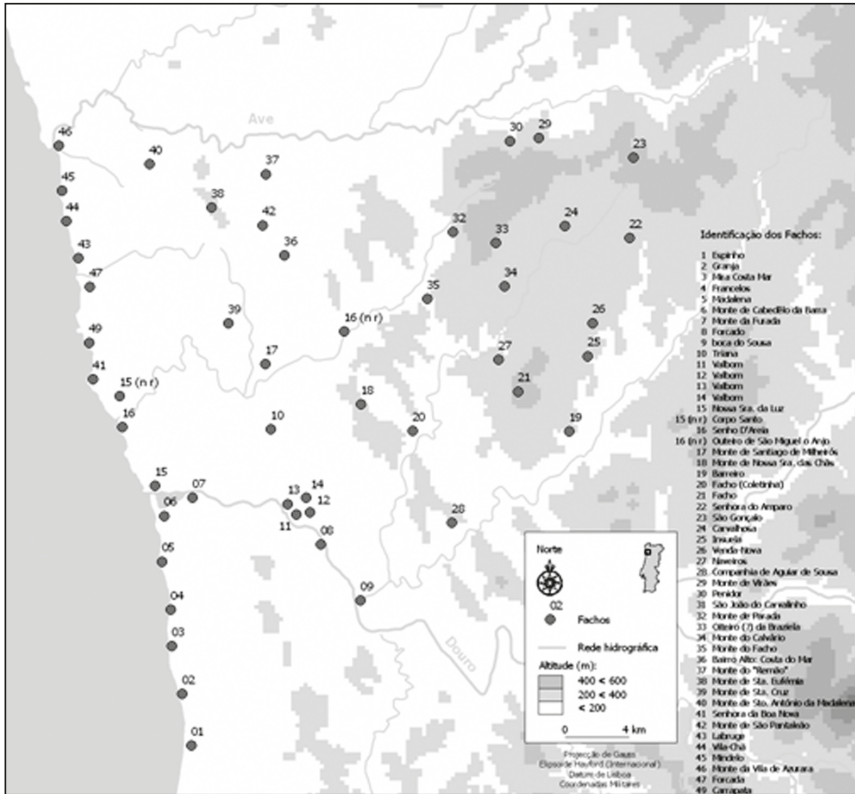


Photo 6. Fanaux du Fojo (cliché, 2006)

Une des principales observations formulées sur ces fanaux édifiés au nord et au sud de la barre a été écrite de la plume même du roi, D. João II. Dans une réglementation datée du 3 août 1484, il ordonna que la communication soit réalisée « avec autant de feux, combien les navires que la dite *atalaia* voyait venir, pour pouvoir informer les autres [...] ». Et les feux seront de cette manière, à savoir : la nuit feu, et le jour, fumées. Et ceci autant de fois combien les navires qu'elles apercevaient ». Il ajouta à ces dispositions un mémorandum sur les moyens complémentaires de garde et de surveillance dont devaient être saisies les barques et caravelles de pêche et de cabotage, « lesquelles, quand elles apercevaient des ennemis, devaient se presser de transmettre leurs messages et avertissements à ce village [Porto], et d'ici à Lisbonne⁵⁰ ».

49 Malgré le discours de l'ingénieur militaire Juan Baptista Antonelli, qui voulait en faire des postes militaires avancés sur la Méditerranée castillane. Voir Francisco Requena Amoraga, *La Defensa de las costas valencianas en la época de los Austrias*, Alicante, Instituto de Cultura « Juan Gil-Albert »/Generalitat Valenciana, Conselleria de Cultura, Educació i Ciència, 1997, p. 107 et suivantes.

50 *Livro antigo de cartas e provisões dos senhores reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I do arquivo municipal do Porto* (chartes et provisions des rois), préface et notes de Artur de Magalhães Basto, Porto, Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1940, p. 119-120, 249-255.



Carte 1. Fanaux et tourelles des environs de Porto (xv^e et xvi^e siècles)

Des menaces de corsaires français amenèrent le roi D. Sebastien à reprendre ce dispositif dans le « Régiment des Compagnies », daté de 1570, au chapitre « Gardes »⁵¹. Le service devenait permanent – ce qui n'est pas avéré – durant l'été « ou en quelque autre beau temps ». Aux capitaines militaires et aux édiles municipaux appartenait la sélection des lieux convenables. Pendant le jour, les gardes devaient être placés de préférence « aux points les plus ouverts sur la mer, et la nuit, dans les ports, petites anses, plages ou rochers entre lesquels il semblera que les dits ennemis pourront débarquer ». Le service de surveillance se déroulait ainsi : durant la journée, un garde prenait son poste dès l'aube jusqu'à midi, puis il était relevé par un autre jusqu'à la tombée du jour ; la nuit, la surveillance se faisait par quarts, entre trois sentinelles. De jour comme de nuit, il y avait toujours une arquebuse armée prête à donner l'alerte si nécessaire, ce qui prouve que les signaux sonores étaient aussi utilisés. Plus tard, certains de ces observatoires furent transformés en phares, comme le *Nossa Senhora da Luz* (Notre-Dame de la Lumière) que l'on peut

51 António Caetano de Sousa, *Provas III*, cit. par Magalhães Basto (note antérieur), p. 249.

discerner sur la gravure 1. Encore aux XVIII^e et XIX^e siècles, la majorité des postes nommés dans les chartes royales et les réglementations municipales continuaient d'être actifs, ce qui permet de reconstituer le réseau des fanaux autour de Porto.

LA POLITIQUE DE SANTÉ MARITIME

La recherche de la sécurité s'est aussi traduite par une politique sanitaire efficace. Il s'agit d'un des sujets les mieux documentés sur la vie portuaire de Porto. Quelques mesures adoptées ici semblent avoir été reproduites ultérieurement dans d'autres centres européens⁵². Pour une ville qui faisait du commerce maritime le fondement de son existence, la prévention contre la maladie comptait naturellement parmi les préoccupations majeures.

Pour cela, il convenait de contrôler tous les mouvements des navires, de vérifier si les équipages ne présentaient pas des signes de maladies, de disposer d'un service de communication capable de faire connaître quels étaient les ports frappés d'une contagion – en général la peste entre les XV^e et XVI^e siècles – afin que la ville se tienne sur ses gardes et prenne des précautions. Les hommes du Moyen Âge ayant conscience des limites de leurs soins médicaux privilégiaient en conséquence la prévention. Du service de communication, nous savons peu de choses, seulement qu'il empruntait les réseaux de l'activité commerciale, ceux des villes et bien sur ceux de la cour. Les messages circulaient par terre (grâce aux postiers et aux chevaliers – *troteiros*) et par mer (en utilisant des navires légers et rapides comme des barques et des caravelles). Ils obéissaient à un système d'estafettes, les coursiers parcourant les ports, cherchant, donnant et recevant des informations.

Dès que des nouvelles de peste parvenaient à la ville, des drapeaux étaient érigés. Ils servaient à informer tous les habitants de l'état sanitaire de la cité et à signaler aux étrangers la limite au-delà de laquelle ils ne pouvaient plus avancer ; ils devaient y attendre d'être inspectés et examinés. L'expansion du trafic avait fait de l'emplacement de la bandière le lieu d'ancrage réservé dans l'attente de cette visite. Il subsiste encore le piédestal (du XVII^e siècle) de la bandière de Miragaia, appelée selon la mémoire locale « la petite bandière

52 Voir Carlo M. Cipolla, *O burocrata e o marinheiro*, Oeiras, Celta Editora, 1997 ; *id.*, *Contra un enemigo mortal e invisible*, Barcelona, Editorial Crítica, 1993, p. 11 ; dans ce dernier ouvrage figurent deux études fondamentales sur les politiques sanitaires durant l'Ancien Régime : « Miasmas y humores », p. 9-98 et « Los piojos y el gran duque », p. 99-167. Eloy Martín Corrales, « La proyección mediterránea del sistema portuario español : siglos XVI-XVIII », *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XIX)*. *Actas del coloquio internacional El sistema portuario español* (Madrid, 19-21 de Outubro de 1995), p. 148.

de la santé » (*bandeirinha de saúde*). Outre celle-ci, à l'entrée de la barre, à S. João da Foz, se trouvait une première bandière qui annonçait l'état sanitaire du pays d'amont. Il y en avait une autre à la quarantaine de Valdamores, située sur la rive gauche du fleuve, au XVI^e siècle.



Photo 7. La *bandeirinha de saúde* (cliché, 2006)

Ces données le démontrent : la question sanitaire a été prise très au sérieux à Porto. L'administration portuaire comprenait un groupe d'agents mandatés pour intercepter les bâtiments et décider de leur mise en quarantaine, comme de celle des équipages et des marchandises. Remarquons que le long des côtes européennes, ces mesures ne se généralisèrent pas avant les XVII^e et XVIII^e siècles. Au XV^e siècle, les « gardes-pestes » de Porto, comme on les appelait alors, avaient déjà déterminé un lieu spécifique pour la quarantaine : la plage du Cabedelo, située au niveau de la barre. Les navires, les marchandises et les hommes y restaient durant une période variable, comprise entre 15 et plus de 80 jours. Ils étaient alors surveillés, obligés d'exposer leurs biens au soleil et coupés de tout contact avec l'extérieur.

Au XVI^e siècle, les officiers responsables de la sécurité sanitaire étaient appelés « gardes-principaux de santé » (*guardas-mores de saúde*). Ils disposaient de quelques bénéfiques personnels confirmés par le roi, dont la jouissance de l'important privilège du statut de citoyen de Porto, et d'un certain prestige social dû à tous ceux qui exerçaient une forme de pouvoir. Ils avaient à leur disposition de petits bateaux pour aborder les navires. Leurs pratiques, déjà séculaires, continuaient d'être perfectionnées. Ils montaient à bord et

procédaient, grâce à un questionnaire détaillé, à l'identification de tout de qui touchait la santé à bord⁵³. Selon les déclarations du maître et du pilote, le vaisseau était soit autorisé à remonter le fleuve jusqu'à la ville – où, sur le quai, l'attendaient les frères dominicains en quête de livres interdits – soit sommé d'accomplir une période de quarantaine.

Par ailleurs, la quarantaine des navires pouvait aussi avoir lieu à Valdamores, dans une petite anse localisée sur la rive gauche du Douro, à mi-chemin entre l'embouchure et la ville. Il suppléait avantageusement le site médiéval traditionnel, exposé aux vents et à la pluie, surtout en hiver. À Valdamores, les conditions d'existence étaient plus commodes. L'endroit était davantage abrité et, en outre, il était équipé d'installations destinées tant aux équipages qu'à leurs marchandises. Cette quarantaine était de plus bien organisée : il y avait un ou plusieurs gardes en permanence sur le site, des visites régulières étaient effectuées par un médecin (« physicien » ou « chirurgien »), une pharmacie fournissait des médicaments et des remèdes traditionnels comme des onguents, un entrepôt servait au stockage transitoire des denrées et un terrain plat et dégagé permettait de les étendre. Le choix du lieu de quarantaine est important : Il révèle en particulier des différences et des différends entre les politiques royales et municipales sur lesquelles il y aurait beaucoup à dire.

À ce sujet, je me contenterai ici de signaler l'évènement suivant. Le 16 octobre 1545, arriva à Porto un ordre royal qui interdisait l'entrée dans l'embouchure du Douro de tout navire provenant de Bordeaux ou de La Rochelle. Ces ports étaient en effet réputés contaminés par une épidémie de peste⁵⁴. Outre le fait qu'elle contrariait la politique sanitaire de la ville et qu'elle suscitait la contrebande, cette décision était totalement irresponsable. En effet, elle compromettait la sécurité des navires : empêchés d'entrer, ils étaient obligés de courir des risques inutiles, de rester en rade, soumis aux éléments, aux tempêtes et aux coups de mer qui pouvaient les projeter sur les rochers et les faire couler. C'est d'ailleurs ce qui arriva en janvier 1546 à un navire français provenant du port d'Olonne en Bas-Poitou⁵⁵. Finalement, le bon sens prévalut et, devant ces évidences, le roi changea d'avis, approuvant du même coup le choix de la place retenue pour effectuer la quarantaine. Ajoutons que le séjour en quarantaine, le *degredo*, était payé par les armateurs. Il faisait partie de l'ensemble des « avaries » susceptibles d'être payées durant le voyage⁵⁶.

53 J. A. Pinto Ferreira, *Visitas de saúde às embarcações entradas na barra do Douro nos séculos XVI e XVII*, Porto, Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1977, p. 37.

54 *Corpus codicum*, vol. IV, p. 54.

55 *Corpus codicum*, vol. IV, p. 62.

56 À l'article *bannissement*.

Parmi les pratiques sanitaires documentées, l'on remarque les obligations d'examen médical (les aisselles et les aines étaient les parties du corps les plus inspectées), de lavage et de savonnage minutieux des corps et des vêtements dans le fleuve, de lavage de matières comme le douvain, le bois de fil ou le bois d'œuvre, et d'enseuillement du papier, des draps et des toiles. Le zèle des agents pouvait même leur faire exiger que le papier ou le poisson (surtout la morue) soient lavés dans le fleuve, ordre refusé par les maîtres qui auraient du même coup détruit leurs marchandises. L'argent du paiement du séjour ainsi que la correspondance pouvaient être passés au vinaigre pour leur désinfection.



Une légende médiévale raconte qu'un jour, un négociant de Porto qui attendait l'arrivée de ses navires chargés de richesses, les vit faire naufrage à l'entrée de la barre et devint pauvre. Sa maison, une belle tour des XIV^e et XV^e siècles, abandonnée, fut finalement transformée en hôpital pour les marins souffrants.

Il y a un fond de vérité dans cette histoire : la barre a été la scène de nombreux accidents tragiques, et la tour médiévale, qui existe encore aujourd'hui, a bien servi d'accueil pour les gens de mer malades durant la seconde moitié du XV^e siècle, avant la création de la quarantaine de Valdamoses. En outre, cette légende, restée présente dans l'imaginaire de Porto, rappelle l'intime liaison qui a existé entre la ville et la mer, au point que les chroniqueurs du royaume et ceux de l'étranger n'ont pas hésité à la considérer, à tort, comme le plus important port du Portugal. Cela s'explique par son étonnant dynamisme portuaire. Ancestrales, les pratiques d'accueil des navires, des marins et des commerçants étrangers n'ont cessé d'être perfectionnées. Au XII^e siècle existait déjà une législation, confirmée par les rois, qui interdisait l'exercice du droit de naufrage sur la côte et dans le port. Au XIII^e siècle, un embryon d'organisation portuaire avait déjà été établi, qui exigeait que les déchargements de marchandises venant de France se fassent dans des endroits spécifiques. Au XIV^e siècle, l'affrètement des navires était une pratique courante. Au XV^e siècle, des pilotes se mettaient au service des maîtres de navire pour les conduire à travers la barre ; une quarantaine et un hôpital recevaient les forains selon les besoins ; des hommes surveillaient la côte et des feux signalaient les dangers ; des quais permettaient d'amarrer solidement les bateaux ; des barques auxiliaires chargeaient et déchargeaient denrées et passagers. L'embouchure du Douro a toujours constitué une menace pour tous ceux qui voulaient y entrer. On y édifia nombre d'équipements, censés protéger et faciliter le trafic,

mais aussi le contrôler. Au début de l'Époque Moderne, tous ces éléments furent amplifiés grâce à l'internationalisation du trafic. Porto devint une pièce importante dans le réseau portuaire européen, surtout grâce aux rapports privilégiés noués avec les acteurs des échanges atlantiques et au commerce de sucre, lequel a fait la fortune de ses négociants.

