

*Le Chemin de fer du Douro :
histoire et patrimoine*



En suivant le cours du Douro, entre fleuve et montagnes, le voyage en train devient inoubliable, même si on la reprend mille fois. Le paysage monumental des vignobles et oliviers ou les ravins gigantesques qui, ici et là, compriment les berges, multiplient à l'infini les points de vue et émotions qui s'éveillent à chaque instant. Tout au long de la journée ou des saisons, les ravins se remplissent de lumière et ombres, d'une profusion de tonalités de vert, dans des plans superposés de brume ou sous l'intense clarté méditerranéenne. Un tel paysage nous enveloppe l'imagination et les sens. Il est vrai que la région a désormais un réseau routier assez conséquent, mais seul le chemin-de-fer nous offre cette liberté totale pour un tel voyage en communion avec le pays.

Suivant les falaises qui surplombent la rivière, le voyage en chemin-de-fer nous fait sentir le souffle épique qui s'attache à ce lieu. Ce n'est pas seulement ce que nos yeux découvrent qui nous surprend. C'est notre propre méditation, bercée par le train-train des rails, qui se mélange aux sensations et mémoires, cherche la compréhension de ce qui ne se voit pas mais s'évoque à chaque coin de paysage. Ce n'est pas difficile de percevoir le titanesque travail humain qui a transformé le schiste en gradins de vigne, a déchiré les falaises pour construire le chemin-de-fer que nous empruntons, la Ligne du Douro, ici et là suspendu par des ponts en fer, défiant les gouffres.

Sans le chemin-de-fer, le Douro ne serait pas ce qu'il est aujourd'hui. Il est bon de se souvenir que, à l'origine, il y a 150 ans, quand les élites politiques et financières de l'époque ont commencé à penser sa construction, la ligne du Douro était présentée comme le grand levier pour le progrès de cette région pauvre, mais productrice de grandes richesses. En fait, il s'agissait du pays "viticole", où était produit le célèbre vin de Porto, la plus grande des exportations nationales. Et d'un autre côté, les vieux chemins, qui reliaient les villages de la région ou qui conduisaient à Porto et à d'autres régions, étaient impraticables ou d'utilisation peu commode. Le transport du vin, sur ce "fleuve difficile à la navigation", au débit et au lit très irrégulier, plein de rapides et de bancs de sable, était fait dans des embarcations traditionnelles, les "rabelos". Tous les ans, plus de deux mille voyages, de plusieurs jours de navigation périlleuse chacun, étaient nécessaires. Le train est donc devenu, pendant des décennies, le grand espoir de cette province. Mais, comme presque à chaque fois, en ce qui concerne les projets pour le Douro, la construction a été retardée d'année en année jusqu'aux années 1870, quand le Douro viticole, encore à peine remis des dévastations de l'oïdium, se débattait avec la plaie plus grande encore du phylloxera. Quand le train est arrivé à Régua en 1879, et, l'année suivante, à Pinhão, certains donnaient la région comme perdue. En Décembre 1887, le voyage en train pouvait finalement être fait jusqu'à la frontière espagnole, à Barca de Alva, avec liaison à Salamanca et à l'Europe. Mais l'arrivée tardive du chemin-de-fer, à une époque où le Douro plongeait dans une pauvreté extrême, n'a pas apporté le progrès escompté. Il ne le pouvait d'ailleurs pas.

Comme l'a écrit l'historien et essayiste Oliveira Martins: "Le chemin-de-fer, souvenons-nous bien de ceci, est un instrument d'une énergie incomparable, mais c'est seulement un instrument. Appliqué à un organisme sain et capable de le supporter, il le revigore ; appliqué, cependant, à un organisme affaibli, il l'épuise". Ce n'est donc pas étrange que les gares se soient remplies d'émigrants, fuyant la faim, avec l'espoir d'une vie meilleure vers les terres du Brésil.

Il est difficile d'imaginer ce que serait le Douro sans le chemin-de-fer, en cette époque de désolation, avec ses vignes en grande partie mortes par le phylloxera, sa population dans la misère. Mas ce qui est indéniable, c'est qu'il a eu un rôle primordial dans le combat à ce fléau, quand les gens de la région ont du planter à nouveau tout le vignoble régional et construire des milliers de



kilomètres de murs de soutènement. Ce fut le chemin-de-fer qui a rendu possible le transport rapide des cépages américains, des engrais, des phytosanitaires et des travailleurs. En dix ans seulement, entre 1893 et 1902, on a rétabli près de 20 mille hectares de plantations dans le Douro, la moitié de la surface du vignoble A.O.C. actuel. Et non moins important, le train a permis une réorganisation et une intégration de l'espace régional, aussi bien qu'un accès rapide à Porto. Avant lui, la région viticole ne dépassait pas le Tua, excluant pratiquement, tout le Douro Supérieur. Depuis, elle s'est étendue jusqu'à la frontière espagnole.

Cette nouvelle carte régionale surgit vers les années 80 du XIXème siècle, bien avant les nouvelles délimitations de 1907 et 1908. De surcroît, la ligne du Douro est devenue un instrument de modernisation essentiel, réduisant à quelques heures ce qui, au temps des diligences, demandait plusieurs jours.

Et, surtout, elle a permis le désenclavement de la région. Il y en avait qui prenaient le train à Régua, Pinhão ou Tua, pour aller à Bordeaux ou Paris. A la fin du XIXème siècle, Eça de Queiroz a laissé dans son roman "202 Champs Élysées", le regard d'étonnement du "snob" Jacinto, venant de Paris, en train, devant les paysages du Douro, arrivant à la station de Barca de Alva. Et, donc, on pourrait dire que l'histoire de l'actuelle région d'appellation contrôlée et l'histoire du chemin-de-fer du Douro se sont rejointes en ce moment épique de la "refondation du pays viticole".

Tout autant que la plantation des nouvelles vignes, la construction de la voie de chemin-de-

fer exigea un travail titanesque, obligeant le tracé du chemin entre roches et falaises surplombant le fleuve à mi hauteur. Beaucoup de travailleurs sont morts, non seulement à cause de la dureté du travail, mais également de l'inclémence du climat. Beaucoup des eucalyptus centenaires le long de la voie ont été plantés à cette époque car on les supposait capables d'éloigner les moustiques transmetteurs du paludisme. Une année, quand le train est arrivé à Pocinho, les travailleurs ont déguerpi à cause des cas de paludisme. Et la construction des voies secondaires, comme celles du Tua ou du Sabor, ont connu des cas similaires. Le long du Tua, la construction de la ligne a réclamé des prodiges d'ingénierie et de véritables voltiges. Certaines parties ont été construites à flanc de rocher, avec les travailleurs suspendus par des cordes.

Pendant presque un demi siècle, de 1875 à 1925, le réseau ferroviaire du Douro, avec des extensions jusqu'à Trás-os-Montes, a été construit avec difficultés. Sans compter la ligne du Tâmega, déjà en aval de la région, mais assumant la même perspective — celle de doter l'intérieur du pays avec une couverture ferroviaire raisonnable —, la majorité des lignes du Tua (1884-1906), du Corgo (1906-1921) et du Sabor (1911-1938), a été construite à cette époque. Après, peu a été fait. De surcroît, on prévoyait encore l'articulation de la ligne du Douro avec d'autres lignes à construire au Sud du Douro.

Cependant, ces nouvelles lignes, qui devraient compléter le réseau ferroviaire du Douro, n'ont jamais été construites. Déjà en 1911, on construisit à Régua le pont pour la future ligne reliant Régua à Lamego et Vila Franca das Naves ; on a ouvert jusqu'à Lamego la tranchée pour la voie et même empilé du matériel sur les quais de la station de Régua, mais sans suite.

Au milieu des années trente, au moment où l'on étudiait la liaison Tua / Viseu, le régime de Salazar a mis un frein aux investissements, et on construisit seulement le tronçon final de la ligne du Sabor jusqu'à Duas Igrejas (1938). Il s'ensuivit une longue période d'abandon et de tardives et restreintes modernisations du réseau. Pour Salazar, le pays rural se devait de demeurer pauvre, gai et résigné sur son sort, comme le Douro représenté dans les photographies de la maison Alvão.

Dans les années cinquante et soixante du XXème siècle quand des plans pour la construction de barrages étaient lancés dans tout le pays, le Douro demeurait oublié. Producteur d'une grande quote-part de l'électricité nationale d'origine hydrique, d'abord dans le Douro international, au long de la frontière avec l'Espagne, ensuite tout au long de son cours jusqu'à Porto, le Douro continuera sans voie électrifiée jusqu'à aujourd'hui. On espérait que la Révolution des Œillets de 1974, le régime démocratique et les plans de développement apporteraient des projets pour combattre les inégalités territoriales du pays. Cependant, en ce qui concerne les chemins-de-fer du Douro, comme il est arrivé à beaucoup de services publics de l'intérieur, on a constaté l'absence d'investissements adéquats ou à la modernisation des lignes et des trains.

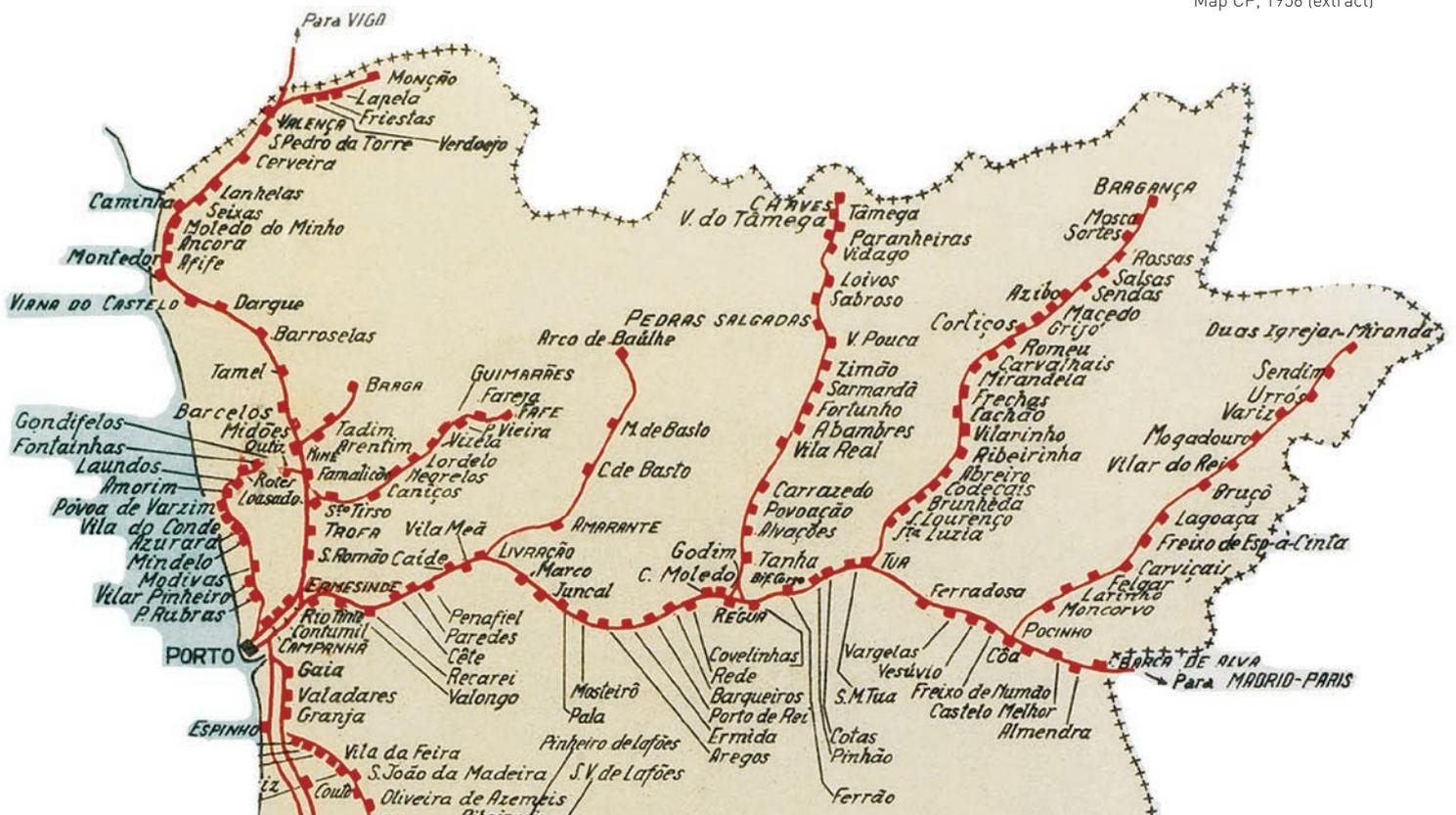
Depuis les années 80 du XXème siècle, allant de pair avec l'euphorie du pouvoir central pour les autoroutes et les grands travaux publics qui se concentrent sur la côte atlantique, on a assisté à l'amputation, sans aucune raison, du réseau ferroviaire du Douro. Sous le prétexte de la diminution du nombre d'usagers et de la rationalisation de la gestion des lignes, on a procédé à la fermeture de stations, très souvent accompagnée par la destruction du patrimoine. On a réduit le nombre de voyages et des trains. On a bouleversé les horaires, très souvent sans tenir compte des besoins des populations. On a fermé des voies, des tronçons de voies, dans le Douro, dans le Sabor, dans le Tua, dans le Corgo et dans le Tâmega, destructurant successivement le réseau ferroviaire régional.



© Alberto Aroso

Ferradosa, Ligne de Douro

Map CP, 1956 (extract)



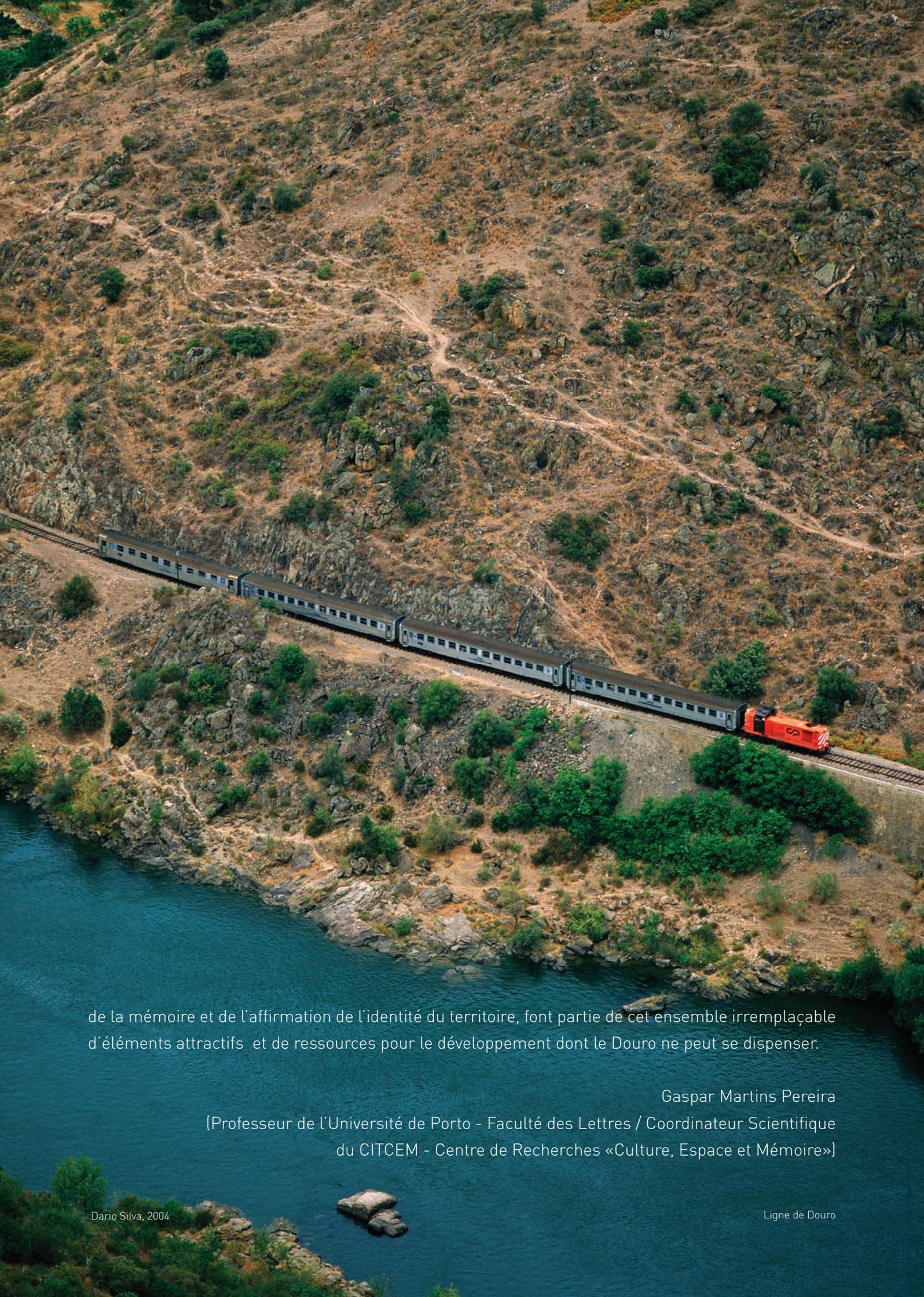


A l'époque du triomphe du béton et du néolibéralisme, les responsables politiques nationaux ont justifié leurs décisions, par rapport aux lignes dans le Douro, comme étant des mesures de bonne gestion de ressources publics. Ils disaient que les lignes n'étaient pas rentables. Mais ils ne se sont jamais posé la question sur les raisons pour lesquelles ces lignes n'étaient pas rentables ou sur les investissements nécessaires pour qu'elles le soient. Ils se sont encore moins posé la question, dans une logique de service public, si la suppression des lignes et tronçons de ligne ne mettaient pas en cause les droits des populations les plus défavorisées qu'elles étaient supposées servir. Et pas d'avantage, ils n'ont pensé aux intérêts stratégiques régionaux, à son système de relations, aussi bien intra-régional comme inter-regional et international.

Ce sont des décennies d'une politique de désinvestissement, de laisser aller et de mauvaise gestion du réseau ferré régional, avec des préjudices évidents pour l'économie du Douro, pour la qualité de vie des populations et qui ont abouti à d'énormes pertes pour le patrimoine, à un plus grand isolement de la région, détruisant des liaisons stratégiques du Douro avec des espaces dynamiques de Trás-os-Montes, avec Chaves et Bragança, et la liaison internationale avec l'Espagne et l'Europe.

Aujourd'hui, pourtant, préoccupés avec les problèmes écologiques résultants des excès de l'usage de l'automobile et devant l'urgence de nouvelles politiques énergétiques, le transport ferroviaire ressurgit comme la solution la plus "verte" et amie de la nature. Beaucoup de pays s'en sont déjà rendus compte et ont parié sur la rénovation de leurs réseaux ferroviaires.

Dans le cas du Douro, les caractéristiques de la région suggèrent ce pari, d'autant plus que la croissance du tourisme provoque, pendant une bonne partie de l'année, une nouvelle demande. De plus, dans cette région classée Patrimoine de l'Humanité, grâce à l'excellence de son "paysage



de la mémoire et de l'affirmation de l'identité du territoire, font partie de cet ensemble irremplaçable d'éléments attractifs et de ressources pour le développement dont le Douro ne peut se dispenser.

Gaspar Martins Pereira
(Professeur de l'Université de Porto - Faculté des Lettres / Coordinateur Scientifique
du CITCEM - Centre de Recherches «Culture, Espace et Mémoire»)



Alberto Aroso

Ligne du Tâmega



Dário Silva, 2006

Ligne du Corgo



Alberto Aroso

Ligne du Tua



Dário Silva, 2009

Ligne du Sabor