

Amélia Polónia

Les petits ports dans le système portuaire européen a L'Âge Moderne (XVIe.-XVIIIe. Siècles).

R É S U M É

Cet article suivra deux angles d'analyse: un plutôt théorique, a travers lequel nous essayerons de réfléchir sur les classifications des ports et la définition de hiérarchies portuaires; l'autre plutôt pratique, a travers lequel nous nous proposons développer un étude de cas: celui de Vila do Conde, un petit port du NW du Portugal. A partir de cette étude on essayera de discuter la question de l'importance ou insignifiance des petits ports dans les dynamiques Européennes à l'époque moderne. On présente dans cette discussion quelques concepts opératives, tels que celui de système portuaire, hiérarchie portuaire et complémentarités interportuaires.

1. Models de Classification des ports

1.1. Concepts et modèles théoriques

Quand on prend la bibliographie spécifique sur les ports, plutôt l'anglo saxonne, on se dépare avec quelques concepts centrales, qu'il faut examiner et discuter pour mieux situer notre position sur la question en débat. Je me réfère a des concepts comme celui de système portuaire, hiérarchies portuaires et complémentarités portuaires – tous fondamentaux pour mieux comprendre les relations complexes qui se développent dans les réseaux portuaires, soit-elles nationales, européennes ou intercontinentales.

D'après le concept de système portuaire, un port est considéré en toute sa complexité: humaine, social, urbaine, logistique, administrative et économique. Le concept souligne aussi le besoin d'évaluer les accomplissements et les taux de croissance des ports singuliers dans un complexe de ports, dans lequel il se positionne comme un élément essentiel du système¹.

¹ GUIMERÁ; ROMERO, 1996; GUIMERÁ, 2002: 291. Nous reconnaissons l'existence de résistances dans l'application du concept de système portuaire dans un niveau régional, national ou international. Les paroles de Gordon Jackson synthétisent des approches pertinent sur cette matière: "I am still not clear how we should deal with the subject of Port Systems, and particularly international systems. What is a 'Port System'? Indeed, what is a 'System'? The Standard *Oxford English Dictionary* offers three definitions: (a) 'An organized or connected group of objects' which British ports were certainly not. Apart from a very brief period after WWII nobody has ever tried to organize British ports. (b)"A whole composed of parts in orderly arrangement according to a plan', which again is laughable in the British context; and (c) 'A set of things connected, or interdependent, so as to form a complex unity', a definition which might just reflect reality. [...] My own studies of port development over time would certainly support only the last definition". JACKSON, 2007: 22-23.

Il faut aussi travailler avec le concept de hiérarchies portuaires. Ce pendant, des hiérarchies univoques n'existe pas: les paramètres par lesquels les ports sont considérés déterminent la position qu'ils assument par rapport à d'autres ports. Si on accepte cette approche, on aura besoin d'essayer la définition d'un ranking des ports, à définir par rapport à un certain numéro de variables.

La première question à répondre est alors: comment chaque port doit être comparé avec les autres? Par le volume du trafic commercial et de son mouvement maritime, par son poids démographique, par sa complexité logistique ou par son capacité d'influence sur le terrain? Gordon Jackson, un renommé spécialiste sur la matière, essaye une possible classification des ports dans un article publié dans le «Journal of Maritime History», dédié aux petits ports. Il défend que les ports majeurs sont essentiellement des ports commerciaux, engagés dans le trafic de longue distance, emploient des gros navires, ont une significative flotte, présentent une grande capacité de cargaison, sont capables de trafiquer une grande variété de produits et dépendent d'un large hinterland. Ils sont généralement peux en nombre, mais ils ont un impact économique significative.

Les ports moyens trafiquent avec peux de produits, se positionnent dans des circuits plutôt régionales ou locales, et mobilisent des navires de petite ou moyenne capacité de transport, généralement de propriétaires locaux. Ils peuvent trafiquer par l'intermédiaire ou au service d'un plus grand port et être responsables seulement par quelques peux circuits internationaux, mais s'affirment à travers des liaisons côtiers très fortes et essentielles à l'articulation des circuits économiques régionaux et nationaux.

Les petits ports, appelés comme «des ports insignifiants» (unimportant seaports), sont, d'après l'auteur qu'on suit, ceux qui ont un hinterland pauvre et limité, peux de connections extérieures, une parcelle minimal des importations et exportations d'un pays ou royaume et, au contraire des expectations, une pourcentage minimal même du trafic côtier, lequel est dominé, soit par les moyen, soit par les grands ports. Avec des exceptions, ils construisent et ont une petite flotte; des petits ou même inexistantes douanes et magasins capables d'emmagasiner des significatives stocks de marchandises; ils ont inadéquates accessibilités maritimes et infrastructures administratives; une petite communauté mercantile avec une très restreinte capacité financière et peux de liaisons avec d'autres communautés marchandes; peux d'industries et une population réduite. En somme, ils n'ont pas des opportunités et des capacités pour auto - générer un signifiant mouvement maritime et commercial, et ils n'ont pas capacité d'auto sustentabilité². Ça n'empêche pas, dans le regard de l'auteur, l'importance du rôle de ces «unimportant seaports».

On pourra aussi discuter des questions de typologies portuaires, plutôt que des hiérarchies, comme défend Adrian Jarvis. L'auteur prends différents paramètres qui peuvent être à la base d'une classification de typologies portuaires. Selon l'auteur un port peut être classifié d'accord avec:

- les principaux types de trafic: des biens coloniaux ; trafic indifférencié; transport de passagers ou importation a grenier;

² JACKSON, 2001: 6.

- le modèle d'administration portuaire: est il un port administré par le gouvernement central, une compagnie adjudicataire, le gouvernement provincial ou bien par des privés? (Ces catégories se présentent comme plus pertinentes dans l'époque contemporaine);
- la nature du commerce: c'est plutôt un commerce d'importation, d'exportation ou bien un mouvement redistributive de marchandises?
- les indicateurs démographiques, dépendant de leur statu comme villes capitales, ports métropolitains, sièges régionaux ou ports marginaux du point de vue administrative;
- la tonnage des vaisseaux qui peuvent accéder a chaque port;
- la quantité de capital mobilisé³

Au delà des essais de classifier des ports et les positionner dans une hiérarchie, il faut prendre en attention le fait de que la position relative d'un port par rapport a d'autres évolue diachroniquement, en accordance avec des contextes geo-économiques, politiques ou même logistiques, lesquels peuvent promouvoir ou bien minimaliser la position relative de chaque port dans un système donné. On peut prendre comme exemple le cas des ports italiens, comme Genova ou Venise, dont l'importance a décliné quand les circuits commerciaux atlantiques se sont imposés, au 16^e. Siècle, amenant a une substitution des antérieurs centres de commandement économique au niveau international. Ou le cas d'Anvers, qui a été remplacé par Amsterdam au 17^e. Siècle, quand les conjonctures politiques, au même temps que morphologiques, l'ont rendu marginal aux centres de direction de la nouvelle potence coloniale : les Provinces Unis, en particulier l'Hollande.

Dans une échelle micro, le même semble s'être passé au Portugal, avec les ports de l'Algarve, dont la centralité a été mise en question depuis le 16^e. siècle. Ces ports, centrales dans les destins d'outre-mer portugais pendant le 15^e. Siècle, ont devenus presque marginaux face aux nouvelles routes commerciales, soit celles de l'Inde, soit celles du Brésil et ses connections avec l'Europe du Nord. De la même manière se poussent en avant les ports du Nord du Portugal, par rapport a Lisbonne, au 17^e. siècle, en ce que concerne le trafic du sucre brésilien. On retournera a cette question.

Des hiérarchies portuaires existent, alors, a un niveaux national et international, et elles évoluent à l'Epoque Moderne, selon souligne toute une bibliographie international, plutôt en articulation avec le commerce maritime et le trafic colonial, celui-ci devenant alors central dans la définition de la geo-économie Européenne. Malgré cette constatation, le succès d'un port ne dépend exclusivement de son statu comme port de trafic colonial. En premier lieu parce que le commerce colonial ne se déroule pas sans l'accès a certains produits des marchés Européens. Les ports n'existent pas sans être fortement enraciné dans les logiques locales, régionales et nationales. Même si le potentiel de l'empire est important, ses complémentarités avec l'économie domestique et avec un ample hinterland est aussi vital⁴. Même si la géographie des échelles maritimes souligne la dimension internationale et si l'historiographie européenne privilégie l'étude des grands ports,

³ JARVIS, 1999: 22.

dont la principale vocation est coloniale, il faut ne pas oublier la dimension régional et national et l'importance même de la navigation et commerce de cabotage⁵. L'Époque Moderne a même vue la consolidation des routes de transport de la côte pour l'intérieur et l'usage intensive des lignes d'eau pour promouvoir la circulation interne et consolider des marchés régionaux et nationaux.

Ça veut dire qu'il existe une question d'échelle à discuter. Un certain port peut être situé, simultanément, à une échelle local, relié avec son hinterland; dans une échelle régionale, a travers laquelle il établit des connections avec des marchés internes; a une échelle Européenne ou à l'échelle des circuits transocéaniques⁶. Et sa position n'est pas évidemment la même, en termes hiérarchiques, dans chacun de ces circuits.

Dans cette perspective, un petit port peut être marginal par rapport aux routes intercontinentales, mais central dans des interactions régionales, se positionnant comme un point central dans un système local ou régional, ou bien par rapport a son propre hinterland. Des agents économiques européens semblent être bien conscients de ça: au 18^e. Siècle les marchands anglais, par exemple, commencent a investir dans les potentialités de son hinterlands, en essayant même d'y développer des industries, comme a Bristol ou a Londres, par exemple. Et même les marchands de Porto ont développé ses articulations avec le Douro et ses potentialités agricoles de production du vin au cours du même siècle⁷. Ce sont ces articulations et la potentialité de l'hinterland qui ont assuré a Porto sa sustentabilité comme port de mer a ce siècle.

Des hiérarchies et des typologies sont, alors, a discuter.

La troisième prémisses conceptuelle, qui est aussi un postulat théorique, est celle de la complémentarité portuaire. Cette complémentarité peut être économique; humaine, laquelle est a la base de la constitution des réseaux commerciaux, par le placement des agents en différents marchés ; financière, soutenue par la transférance de capitaux, ou même logistique.

Dans ce sens, on peut assumer qu'un grand port commercial dépend, par exemple, de plusieurs petits ports de transports, depuis que sa flotte navale est insuffisante pour assurer le trafic commercial dont il est capable. Elle peut-être aussi nautique, depuis que larges flottes dépendent du recrutement des équipages fournis par des communautés de gens de mer situés tout au long de la côte. Voyons, dans le cas portugais, les foyers maritimes constitués par Vila do Conde, Peniche, Setubal or Sesimbra, dont la croissance dépendait des sollicitations venues de plus larges ports, comme celui de Porto ou Lisbonne. Ou prenons le cas d'Amsterdam au 17^e. siècle, dont la force de travaille en ce que concerne les équipages et la logistique maritime dépendait, en grand mesure, des émigrants venus des États Germaines ou de la Scandinavie⁸.

⁴ BIRD, 1989: 360-370; BIRD, 1984; BIRD, 1963: chapitre 1; JACKSON, 2005:1-18. Des réunions internationales promeuvent également l discussion de cette question. Citons, par exemple, l' International Workshop: *Port-Cities and their Hinterlands. Migration, Trade and Cultural Exchange*, réalisée par le Centre for Port and Maritime History - University of Liverpool, a Liverpool, le 7-8 Décembre 2007.

⁵ POLÓNIA, 2007: 28-39; POLÓNIA; AMORIM, 2002.

⁶ POLÓNIA, 2008: 113-118.

⁷ CARDOSO, 2003.

⁸ Cf. ANTUNES, 2007: 115-130.

On peut aussi identifier ces réseaux de complémentarité en ce que concerne la construction navale. Des petits ports fournissaient de la main d'œuvre pour les chantiers navals principales. Ça était le cas, au Portugal, de la Ribeira das Naus, a Lisbonne, qui dépendait non seulement du travail volontaire, mais aussi celui découlant d'un recrutement forcé, commandé par la couronne. Ça était aussi le cas de la Ribeira do Ouro, a Porto, comme on peut constater a travers une liste d'officiers navals, dont 75% étaient originaires d'une vaste région du Nord du Portugal: l'Entre-Douro-e-Minho, qui recouvrait un ample hinterland rural, mais aussi plusieurs petits ports maritimes.

Pour mieux comprendre l'importance des petits ports, il faut alors examiner toutes les réseaux et les complémentarités interportuaires possibles. Les grands centres maritimes dépendaient, en effet, de ses articulations interportuaires. Du point de vue de la logistique, de la construction navale, de la capacité de transport et de l'approvisionnement de gens de mer, un port cosmopolite dépend nécessairement d'autres ports et des domaines territoriaux où l'agriculture et les offices mécaniques sont des activités prédominantes, sans lesquelles le dynamisme portuaire serait impossible de soutenir. C'est, sans doute, le cas de Lisbonne, pendant la période de l'expansion portugaise, ou le cas de Seville, par rapport a la route maritime des Indes de Castille.

Cette perspective nous amène a deux assumptions:

- en premier lieu, ces complémentarités ne peuvent pas être séparés du succès ou de l'insuccès d'un port, quelle que soit sa position dans le système;
- en second lieu, il faut comprendre que les effets de la croissance ou crise économique des ports principaux se répercutent dans ses ports satellites. Les conséquences économiques et sociales de ce fait sont, en tout cas, considerables.

Ces idées soulignent, en parallèle, une autre: les petits et moyens ports n'ont pas des conditions de auto-sustentabilité. Sa dépendance des majeurs ports, en termes d'offre - demande devient un problème significatif.

Laissons les approches de comparaison entre les ports et essayons, maintenant, de présenter un modèle possible d'analyse pour mettre au point l'étude des dynamiques internes des ports, soient ils des petits, moyens ou majeurs ports.

1.2. Un model d'étude portuaire

Le développement des dynamiques portuaires est, selon notre argument, déterminé par une complexité de variables, incluant les géographiques, politiques, économiques ou même logistiques⁹.

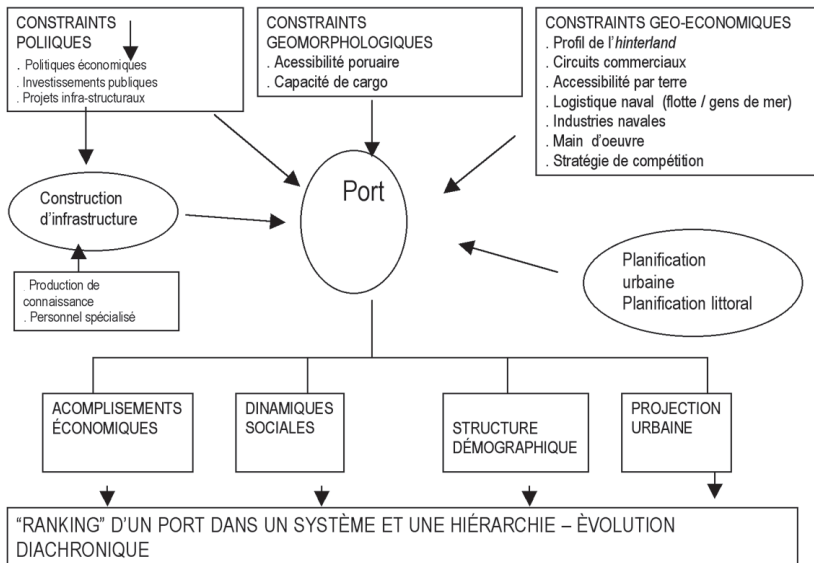
⁹ On appelle a quelques suggestions pour la présentation de ce modèle. Voir, en particulier, JACKSON, 2007: 23-24. L'auteur souligne l'importance de quelques éléments dans l'étude des ports: 1. son *hinterland*; 2. ses propos; 3. ses gens; 4. sa capacité de charge; 5. sa capacité financière; 6. les industries reliées au port ; 7. son support nationale; 8. sa logistique portuaire; 9. sa vie sociale.

Les contraintes politiques, rapportés aux différents hégémonies européennes, les politiques d'État, l'économie politique, les contextes de guerre, influencent, en effet, la centralité ou excentricité des ports. La constitution des systèmes économiques monopolistiques, soit dirigés par la couronne (comme dans le cas d'Espagne et du Portugal), ou par des compagnies monopolistes (comme c'est le cas de la Compagnie des Indes Occidentales et Orientales anglaises ou de la VOC, dans les Pays Bas) ou, par contre, la définition de niveaux de rivalité supportés par la compétition individuel (comme c'est le cas du commerce brésilien du sucre, au Portugal), déterminent eux aussi l'inclusion ou l'exclusion de quelques ports d'un système portuaire ou d'un réseaux économique.

Des contextes geo-économiques, incluant l'accès a des routes commerciales; le profil de l'hinterland; la logistique portuaire (gens de mer et flotte); les industries de support naval (corderie, chantiers, industries des voiles); la main d'œuvre; le degré de compétition avec d'autres ports, sont des variables qui interfèrent aussi avec les dynamiques portuaires.

Les contraintes géomorphologiques: les accessibilités portuaires et la capacité de cargaison, sont aussi des variables a considérer, comme le sont le facteur humain (la dimension des communautés maritimes et marchandes), les stratégies économiques locaux, les priorités d'investissement, le volume du capital disponible et la disponibilité de services d'assurance ou de crédit.

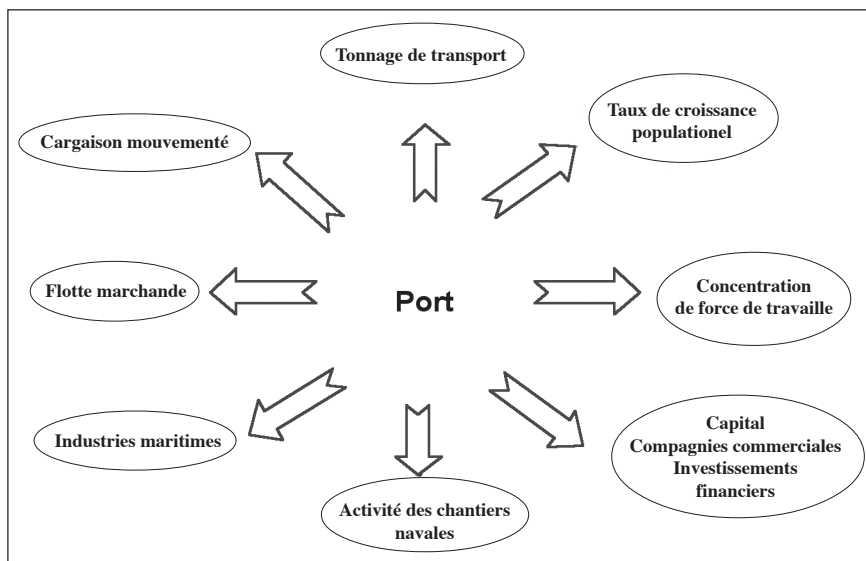
Modèle de Construction Portuaire



Influencé par ces variables et facteurs, chaque port développe un dynamique interne qui peut être mesurée par quelques indicateurs: des taux de croissance démographique, la concentration de force de travail, du capital, des investissements, des services, des compagnies commerciales, la position relative dans des réseaux commerciaux, le volume total de tonnage de

transport, les quantités de cargaison, le volume des contributions fiscales douanières, la flotte mercantile – tous sont des indicateurs capables de mesurer le statut d'un port et son importance relative par rapport à un système portuaire.

Indicateurs de la dimension d'un port de mer



Mais quel est le facteur qui se présente comme déterminant pour la définition de la position d'un port dans un *ranking* portuaire? Il y en a un? Nous n'avons pas une réponse pour cette question, mais nous considérons que ces facteurs-clés peuvent être variables d'accord avec plusieurs circonstances politiques et économiques, lesquelles peuvent être plus ou moins favorables à un port donné, en lui donnant l'opportunité de se maintenir dans une position sustenté dans une échelle national ou international, ou bien leur mettant dans une position marginal dans le système.

Présenté le cadre théorique à partir duquel on peut discuter la spécificité des petits ports à l'Époque Moderne, essayons de présenter un étude d'un cas: celui de Vila do Conde, un petit port du NW du Portugal, qui a eu un rôle central dans le procès d'expansion d'outre-mer Portugaise pendant le XVIe. Siècle, et a pratiquement disparu, en tant que port de mer, pendant les XVII et XVIIIe. Siècles.

2. L'étude d'un cas (Vila do Conde. Siècles XVI-XVIII)

Commençons par présenter, de façon sommaire, cette espace portuaire au XVIe. siècle.

2.1. L'espace

Vila do Conde est un petit port maritime, situé au nord de la ville de Porto. La ville en étude était le siège d'une commune exigu, pratiquement sans un alentours territorial et administratif au delà du siège du municipale, c'est-à-dire, sans un "hinterland" agricole qui puisse répondre, d'une part, aux nécessités d'approvisionnement interne et, en simultanément, attirer des investissements liés à la terre et aux secteurs primaires de l'économie. Son territoire se trouvait encerclé par trois grands municipes qui empêchaient son accroissement, et se confinait, au sud avec la rivière Ave et à l'ouest avec la mer. Celle-ci était, ainsi, par impératif géographique, son seul horizon de projection naturelle.

Au début du XVI^{ème} siècle la ville se limitait à un espace occupé de près de 0,5 Km², avec une population approximativement estimée à 3600 habitants, en 1527, s'élevant aux 5000 à 6000 habitants jusqu'à la fin du siècle, date après laquelle on ressent une nette baisse démographique. Son poids démographique ne surpassait les 0,26% de la population estimée pour tout le royaume en 1527/1532, et les 0,16% de la même population en 1640¹⁰.

2.2. Le port – conditions géomorphologiques

Vila do Conde est situé, sur le point de vue géomorphologique, dans une section du littoral favorable à un progressive ensablement, qui a affecté les conditions d'accès maritime à la ville, notamment dans un période d'accroissement des tonnages des vaisseaux et de la mise au point de modèles d'architecture navale ou prédominant les « naus », ça veut dire, les grands vaisseau de transport avec une grande capacité de cargaison et, en conséquence, des grands calaisons, qui exigent des eaux plus profondes pour entrer dans le port. .

Cette situation se cumulait avec des obstacles naturels constitués par des complexes rocheux situés à l'entrée de l'embouchure de la rivière. Ces deux phénomènes (ensablement et difficultés d'accès) sont bien documentés, soit par un procès d'enquête amené par des représentants du roi, aux années 1540-42¹¹, soit par la cartographie existant sur le port de Vila do Conde, dont les auteurs sont des renommés cartographes des Pays Bas : Lucas Aurigarius¹², Lucas Jansz Wagenae¹³; Willem Blaeu¹⁴; Jean Von Keulen¹⁵; Hendrick Donker¹⁶ e Nicolas Jansz Voogt¹⁷.

¹⁰ POLÓNIA, 1999: I Parte, Chapitre 1.

¹¹ IAN/TT. - *Conv. Sr^a Clara V. Conde*, cx. 37, mç. 7, s.n.,

¹² *Portugalliae Pars. Orae maritime Portugalliae inter Caminum et Mondegum...* in AURIGARIUS, [15—].

¹³ WAGHENAER, 1592: 50.

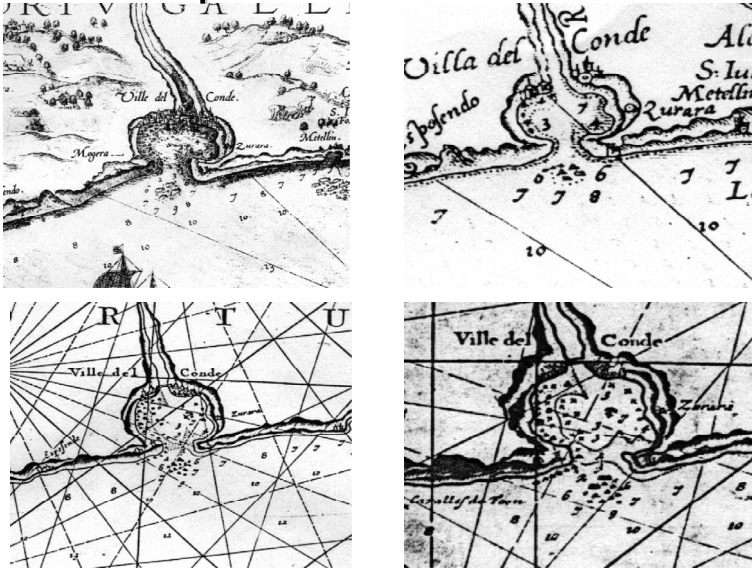
¹⁴ BLAEU, 1638.

¹⁵ KEULEN, 1680: 19.

¹⁶ DONCKER, 1693: carta 52.

¹⁷ VOOGT, [1695]. B.N.L. - Cartografia - C/24a.

Le port de Vila do Conde



Ce panorama semble être responsable, selon les déclarations des autorités locales, par des conséquences directes sur la navigation, et des conséquences indirectes sur l'économie. Parmi ceux-ci, on peut nommer: 1. le détournement du trafic commercial en faveur d'autres ports du NW Portugais avec meilleures conditions d'arrivée; 2. la diminution des recettes de ses deux douanes (une royale, l'autre privée); 3. les limitations imposées au port de Vila do Conde comme entrepôt maritime qui servait un très ample *hinterland*¹⁸.

Vila do Conde n'est pas, en tous cas, un cas singulier en ce qui concerne ces conditions géophysiques, qui semblent être communes à d'autres ports du Nord de Portugal, y compris celui de Porto. Malgré ces constatations, il y a des indices de forte vitalité économique et maritime du port de Vila do Conde jusqu'à la fin de XVIe. siècle, soit en tant que bâtiment naval, soit comme port commercial¹⁹.

Des interventions concrètes ont été mises au point pour essayer de minimiser les inconvénients de son cadre naturel, dont on peut évoquer des œuvres de désobstruction de l'embouchure et du lit de la rivière et les constructions des quais d'embarquement plus proches de l'embouchure, pour assurer de meilleures conditions d'accès.

Ces initiatives, qui essaient de contourner le déterminisme géographique, ont été, jusqu'aux années 1640, financées localement, par la mairie, bien qu'avec le consentement du pouvoir central, qui n'a pas vraiment investi des recours financiers dans cet effort. Même les frais de construction d'une forteresse, pour assurer une défense plus efficace de la côte, ont été supportés par le seigneur de la ville: le duc de Bragança, et pas directement par la couronne.

¹⁸ IAN/TT. - *Conv. Sr^a Clara V. Conde*, cx. 37, mc. 7, s.n., fl. 31-33v.

¹⁹ POLÓNIA, 1999: II Parte. B. Capº2.

En tous cas, et si on veut essayer une approximation diachronique a cette question, on constate que, dans les premières décades du XVI^e. Siècle, toutes les interventions sont de la stricte responsabilité, soit des agents particuliers, soit du pouvoir locale. Dans le années 1540, pourtant, on assiste á une intervention décisive du roi, a travers ses agents administratives, soutenus par décisions qui se confrontait même avec les intérêts seigneuriaux en place. Dans la période des Philippines (1580-1640), si on n'assiste pas a une forte intervention de l'état, ni même pas du financement des interventions dans le port, on constate la présence de techniciens (architectes et ingénieurs) liés au pouvoir central, dont le cas de Philippe Terzio est notoire, qui viennent a faire des études de viabilité technique des interventions proposés par le pouvoir local. Sans développer plus cette question, on peut présenter ces indicateurs comme preuve de l'intérêt de la couronne pour ce petit port du NW du Portugal. La tendance y étudié n'est pas, en tout cas, différent de ce qu'on peut identifier pour d'autres ports du Nord du Portugal. Ces éléments nous permettrons de formuler quelques considérations face aux politiques royales envers les petits ports. On retournera a cette question. Les considérations formulées peuvent, en tous cas, souligner quelques topiques de réflexion, concrètement sur:

1. la pression exercée par les conditions géomorphologiques dans l'activité économique d'un port. L'analyse entreprise nous a permit d'exclure l'idée d'un quelconque déterminisme naturel comme obstacle a la sustentabilité d'un port de mer, petit qu'il soit;
2. la multiplication d'interventions techniques, du type infrastructurel, mis en place par le pouvoir locaux, soutenus du point de vue administrative et technique par le pouvoir centrale, en ordre a résoudre des problèmes de accessibilité;
3. la manque de financement de l'état pour mettre en place des nouvelles infrastructures portuaires.

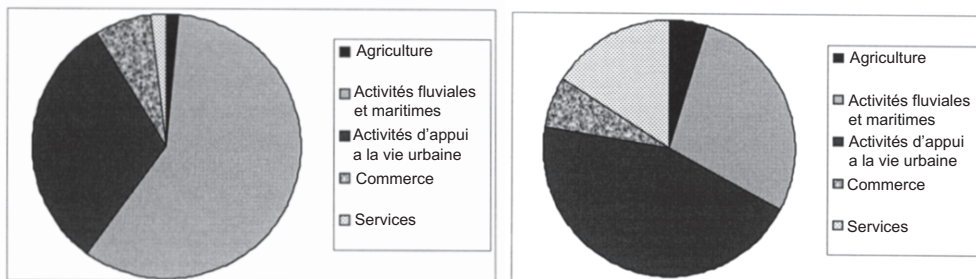
Eclairci le cadre spatial et les conditions d'accès au port de Vila do Conde, prenons compte de son cadre socioprofessionnel et économique dans le période en étude.

2.3. Structure socioprofessionnelle

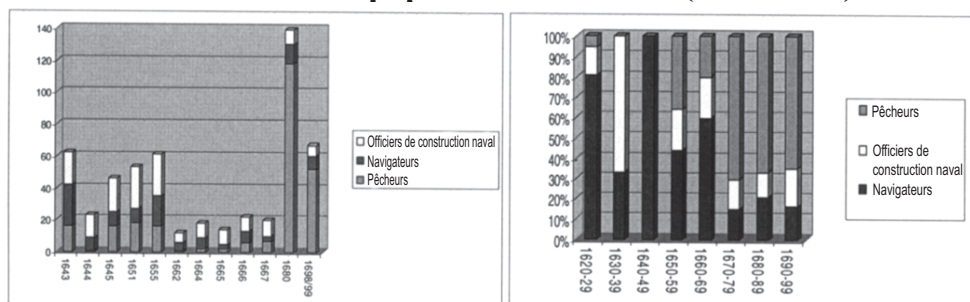
Du point de vue de sa structure socioprofessionnelle, le poids des groupes liés aux activités maritimes était notoire, notamment dans le courant du XVI^{ème} siècle, bien que, une fois de plus, ce poids viendrait à se relativiser au cours du XVII^{ème} siècle. Utilisant des sources à caractère fiscal, du point de vue de la distribution socioprofessionnelle, la situation identifiée est la suivante : en 1568 près de 65% de la population de la ville se trouvait liée à une économie de base maritime et commerciale, mettant en évidence les près de 58% de marins, et les 6,8% de marchants. En 1643 les mêmes secteurs assuraient un poids d'à peine 34 %, englobant les deux groupes en référence (**Graphiques 1 et 2**). Notons, dans les graphiques présentés, le quasi total absence de travailleurs agricoles, directement lié à l'exiguïté territoriale du municípe, au manque d'un espace agricole et à un profil fortement urbain de son territoire.

Le nombre de gens de mer et commerçants était, au contraire, significatif, ayant été possible inventorier, pour la mi-période de 1500 et 1620, 1664 hommes de navigation, desquels 1109 marins et 555 maîtres et pilotes. Quant aux commerçants recensés, et attendant à l'exiguïté de la dimension de la ville, son nombre était également notoire, en particulier dans la seconde moitié du XVI^{ème} siècle, ayant été comptabilisés, pour ce siècle, 435 références.

Structure socioprofessionnel



Évolution de la population maritime (1643-1699)



Sources: AMVC - Lv. 1699, 1877, 1897.

2.4. Profil économique

Du point de vue économique, on est en face d'une communauté dans laquelle, depuis la période médiévale, prévalent, comme activités économiques principales, la pêche et l'extraction de sel. Depuis le début de l'expansion maritime portugaise on peut constater son profond engagement, tant dans les navigations, commerce et colonisation, que dans les activités d'appui logistique, comme le sont la construction navale et la fabrication de voilures. Dans la première moitié du XVI^{ème} siècle, la ville se présentait comme un important chantier de construction navale, et en simultanée, comme un important port de transport, à travers l'affrètement à tiers – roi et particuliers, ayant un poids significatif dans le contexte national, malgré sa dimension réduite. Nous pouvons mesurer cette importance à travers de la prépondérance du poids de sa flotte navale en deux étapes chronologiques, tenant en compte trois indicateurs : les navires abordés par les corsaires français entre 1505 et 1518, les embarcations qui payaient des droits d'arrivage dans la Maison de la Nation Portugaise à Anvers entre 1535 et 1551, et un recensement des embarcations des ports du Nord du Portugal, effectué en 1552.

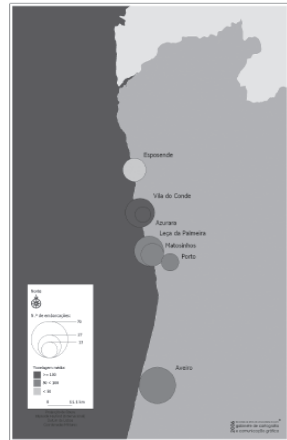
Une étude monographique de ce port de mer a permis de reconstituer, en termes de routes de navigation, commerce et émigration en outre-mer, les tendances que l'on projette dans les plans suivants. Ceux-ci mettent en évidence le profond engagement de la ville dans toutes les dynamiques citées, avec une diversité de destinées, qui se sont révélées marquantes dans la structuration interne de cette communauté.

Indicateurs d'accomplissements maritimes

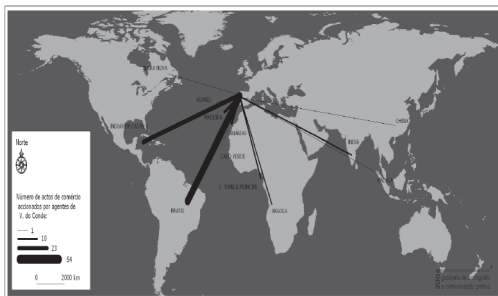
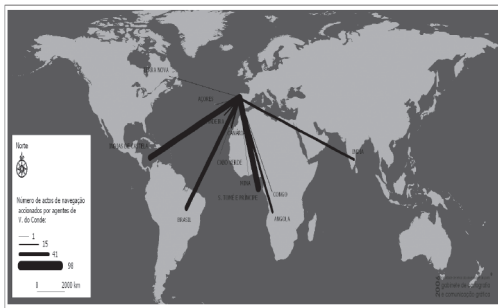
Embarcations prises par des corsaires françaises (1ere moitié XVIe. Siècle)

Embarcations enregistrés a Anvers (1353-1551)

Flotte navale (1552)



Routes de navigation (1), commerce (2) et émigration (3 et 4)



Sources: POLONIA, 1999 II, Chapitre 2.

Quand on essaye de discuter d'autres questions associées aux mécanismes économiques par lesquels ce petit port s'engage dans le trafic d'outre-mer, on arrive à identifier les traits les plus marquants d'une économie maritime, à tendance capitaliste, qui survit et se fait promouvoir à travers des mécanismes inventives et fréquemment innovateurs. On arrive à identifier un univers économique dominé par le capital circulant, imprégné d'une mentalité et de mécanismes capitalistes, bien qu'implantés en petite échelle; un monde d'affaires dans lequel prédominent le petit et moyen commerce de partenariat, et où même les femmes participent, comme détentrices de quotas dans des sociétés commerciales ou comme investisseurs de contrats de perte et de profit.

Dans les plus grandes villes portugaises, comme Lisbonne ou Porto, semble dominer le capital commercial, et prédominer les grands marchands et quelques financiers notables. Dans les petites villes maritimes, comme celle en étude, les solutions trouvées pour résoudre le problème structural du manque de capital semblent avoir incité à l'adoption de mécanismes capitalistes, imprégnés d'une forte capacité d'adaptation et d'inventivité.

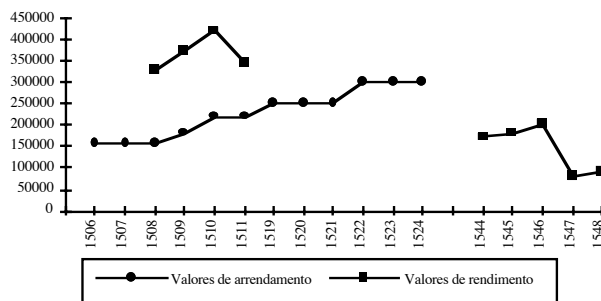
Ce à quoi on assiste c'est à une tendance pour l'association de petites parcelles de capital et de petits investisseurs, qui se rassemblent en un nombre variable selon les affaires, pour qu'ils puissent y accéder. Et ceci est vrai, soit dans le domaine de la contractualisation navale, qui dynamise l'industrie elle-même et permet la construction d'une flotte navale significative et de grande calaison, à partir de procédés d'association de capitaux, soit dans le domaine commercial, marqué par quelques stratégies essentielles:

- La démultiplication du risque, par le recours au petit investissement et à la multiplication de participations d'un même agent en diverses affaires en simultanée;
- La multiplication de contrats d'investissements "à perte et à profit", contrats de risque dans lesquels les pertes et les profits se divisent à moitié, entre l'investisseur et l'agent commercial.
- La constitution de sociétés mercantiles par cotas, réunissant un nombre important d'actionnaires, qui atteignent, en certains cas, plus de 20 dans des affaires de moyenne dimension.
- La constitution de réseaux commerciaux dans lesquelles les marchands de la ville s'associent à des marchands de plus grande capacité financière, comme le sont ceux de la ville de Porto. Cette option semble particulièrement valable dans la première moitié du XVII^{ème} siècle.

Un autre stratégie passe par l'intime association entre deux communautés professionnelles – celles des marchands et des pilotes, amenant, inclusive, à un nouveau genre social: le pilote marchand, qui profitant de son accès privilégié au voyage maritime, assume des rôles commerciaux au service de tiers ou bien garantit ses propres affaires, et ceux de ses partenaires, associant les accomplissements techniques, qu'il garantit en tant que pilote, à ceux économiques, qu'il assume comme agent commercial.

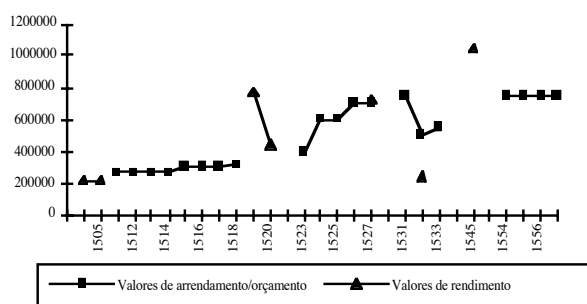
Les stratégies indiqués se sont révélées capables de garantir, soit la présence, même des petites communautés dans les circuits plus vigoureux du commerce d'outre-mer, en dépit de la petitesse de son territoire et de l'exiguïté de sa capacité financière, soit l'engagement, dans ces affaires, de groupes professionnels qui lui sont traditionnellement étrangers. L'étude des sociétés par quotas enregistrées en actes notariaux ainsi le révèle. Le cadre présenté semble, en réalité, prouver que l'on fait appel à un univers social vaste, qui investi en petite échelle, mais se refuse à être exclu d'un négoce appétissant: le commerce d'outre-mer.

Valeurs des rendes de la douane du Monastère de St^a Clara de Vila do Conde (1504-1558)



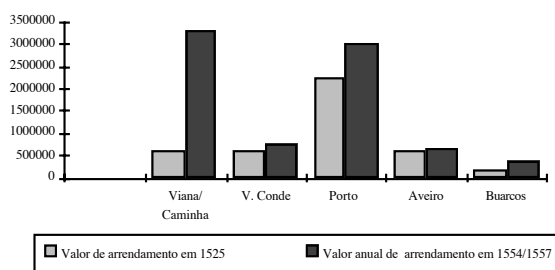
Fonte: IAN/TT – Conv. St^a Clara Vila do Conde, cx. 42, mç. 16, s.n.; cx. 43, mç. 15, s.n., cx. 44, mç. 16, s.n.; CC, III parte, mç. 6, doc.120

Valeurs des rendes de la douane royale de Vila do Conde (1505-1556)

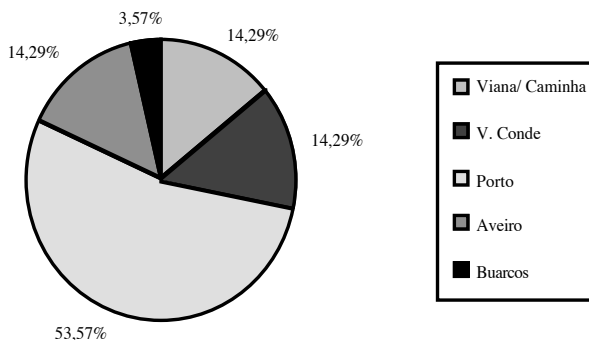


Source: CORDEIRO, 1984a, II: 52-55; CORDEIRO, 1984b, I: 62-65; FREIRE, 1903-08, I-IX, passim

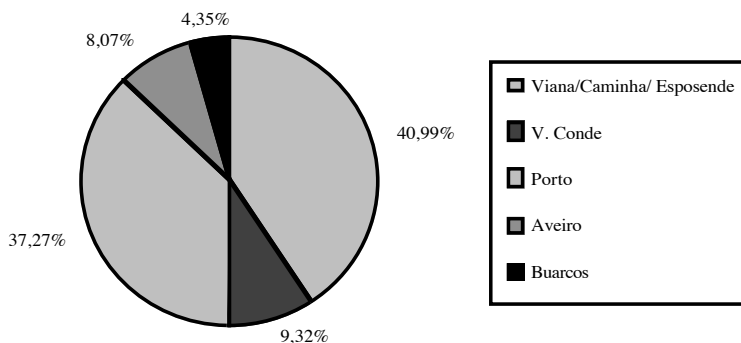
Valeurs des rendes des douanes du Centre Nord du Portugal (1525 et 1557). Comparaison.



Pourcentages des rentes des douanes du Centre Nord du Portugal (1525)



Pourcentage des rentes des douanes du Centre Nord du Portugal (1554-1557)



Source: IAN/TT – NA 590; ADP – *Contadoria da Comarca do Porto*, lv. 20, fl. 341-348v

Du point de vue de l'économie interne du royaume, et en ce que concernent les articulations de ce port avec son *hinterland*, on peut présenter quelques indicateurs de son importance dans le cadre national. Concentrons-nous en premier lieu, dans son poids relatif dans le Nord-ouest du Portugal, prenant en compte ses contributions fiscales.

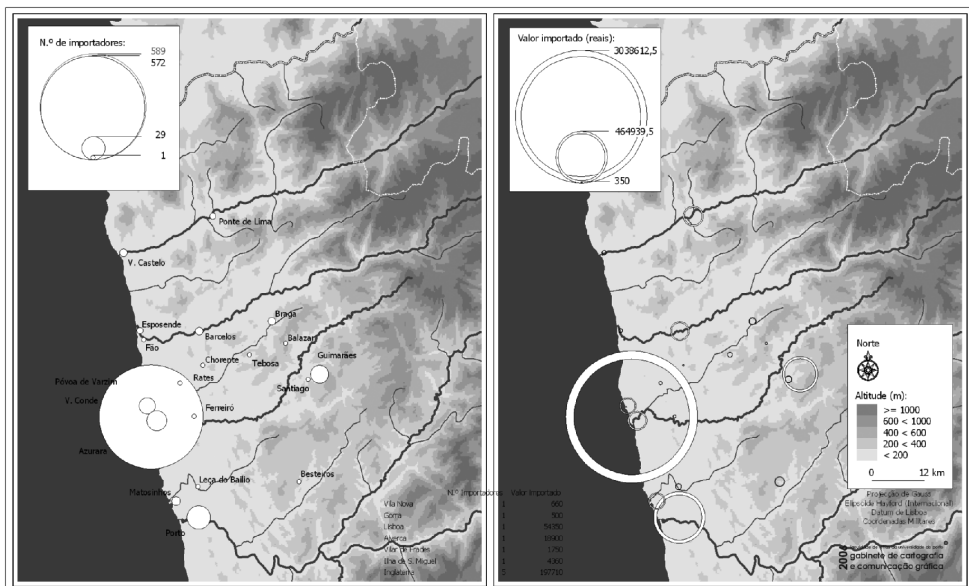
Le panorama dont les numéros donnent compte point une croissance effective des valeurs des rendes des douanes de Vila do Conde, notoire dans la première moitié du XVI^e siècle, mais une tendance décroissante pendant la seconde moitié du siècle, confirmé par l'évaluation comparative avec d'autres douanes du Centre Nord du Portugal.

Il fallait une analyse plus profonde de ce cadre, qu'on ne peut pas suivre dans ce moment, mais on peut dire que on ne sait vraiment pas si la perte relative de dynamisme en ce que concerne le mouvement commercial du port est due a une quelconque causalité interne; la manque d'investissement de la communauté mercantile; le reflux du trafic brésilien du sucre en

direction plutôt a Porto et a Viana do Castelo, plus a nord, ou simplement au fait de la fin de la douane particulière, du Monastère de Sainte Claire, qui était très attractive pour plusieurs marchands, soit de l'*hinterland* du Nord du Portugal, soit d'autres ports du littoral, par des exemptions fiscales qu'elle pratiquait, bien qu'illégales.

En ce que concerne l'importance du port de Vila do Conde par rapport a son *hinterland*, il faut le situer face a l'intérieur rurale, ayant en considération les principales voies de communication terrestres. Dans l'espace d'entre les rivières Douro (qui passe a Porto) et Minho (qui définit la frontière avec la Galice), il y en a trois voies principales vers le Nord. Dans aucune Vila do Conde était un point central ou même de passage. La ville était servi par des voies secondaires, de circulation connues depuis les temps de l'occupation romaine au Portugal. Il y en avait d'autres voies, horizontales, projetés de l'intérieur au littoral, celles qui conduisaient les céréales vers la mer et la sel vers l'intérieur depuis des temps médiévaux. Ces voies liaient Vila do Conde avec Barcelos, Braga, Famalicão, Guimarães, des significatifs centres urbains du Nord de Portugal, qui se servaient de son port comme entrepôt maritime. Ce cadre peut être confirmé par deux voies : la cartographie de la résidence des importateurs de marchandises par la douane royale de Vila do Conde, dans les années 1504-1505 et 1527-1532²⁰, et la cartographie des marchands extérieurs a Vila do Conde qui y exerçaient activité documenté par les registres notariaux.

Importateurs et volume de marchandise importée pour la douane de Vila do Conde (1504-1505)



Source: POLÓNIA, 2007: Vol. 2, p. 120

A la fois, a partir des données extraites des registres de la douane²¹ on peut constater:

1. la prévalence, en numéro de registres et en valeurs d'importation, des résidents a Vila do Conde et a deux petites villes qui lui sont satellites: Azurara et Póvoa de Varzim;
2. la présence notoire de marchands de Porto et Guimarães, Barcelos e Braga, le premier un port de mer et les autres des villes de l'intérieur;
3. la présence de marchands des îles de Azores et Madeira;
4. la présence des étrangers, notamment français et anglais, soit en 1504-05, soit en 1527-1532.

Son univers marchand n'exerçait pas, cependant, son activité *de per soi*, mais établissait des réseaux et des compagnies avec des marchands provenant d'autres villes, notamment du Porto, d'où provenaient des hommes et des capitaux nouveaux chrétiens, qui s'enfuyait de l'action fortement punitive de l'Inquisition, particulièrement dans les années 1618-1620^{22,23}. Vila do Conde, comme un petit port, était moins visé par l'action inquisitoriale, pratiquait des taxes fiscaux moins dures et leurs permettaient de gérer leurs affaires en utilisant, soit des marchands, soit des pilotes locales comme intermédiaires et agents de négoce.

Ses avantages, en tant qu'entrepôt maritime essentiel a un ample *hinterland* intérieur et rurale et en tant que plateforme de distribution de marchandises et capitaux semblent, alors, indéniables, et sa position centrale comme chantier naval et port de frètement des vaisseaux lui permettait de maintenir une centralité et une position fortement enraciné dans le système portuaire portugais, soit par rapport au nord du Portugal, soit même par rapport a Lisbonne, port qui utilisait abondamment la main d'œuvre de Vila do Conde pour les chantiers navales, ses gens de mers pour les équipages et ses vaisseaux pour les flottes mercantiles et de défense navale. Tout ça peut être prouvé pour le XVIe. siècle, mettant en évidence l'importance de ce petit port dans une dynamique centrale a l'économie et la politique portugaise des temps modernes.

Mais Vila do Conde va perdre importance et même presque disparaître du mappe du système portuaire portugais au XVIII^e siècle. Pourquoi?

2.5. De l'apogée à l'échec

Des théories historiographiques traditionnelles présentées par Jaime Cortesão, depuis les années 40 du XX^e siècle, insistaient dans des altérations conjoncturels qui étaient favorables aux ports du nord du Portugal et moins favorables a Lisbonne. Il partait de la conviction de l'existence d'une significative dynamique économique et d'une capacité d'initiative et d'application du capital des ports du Nord par rapport a la route du sucre brésilien. Des travaux récents relativisent cette théorie, en prouvant que les capitaux commerciaux étaient encore majoritairement ceux

²⁰ I.A.N./ T.T. - N.A. 511, 512, 513 e 514.

²¹ PEREIRA, 1983: 143-144 et MOREIRA, 1992: 125-146.

²² SILVA, 1988: I, 123 e 346-347.

²³ MEA, 1997: chapitre V et VI.

²⁴ COSTA, 2002: 94.

de Lisbonne, bien que, en termes de mouvement maritime, les ports du Nord, notamment Porto et Viana do Castelo, ont été promus dans ces circuits commerciaux²⁵. On ne peut pas affirmer que Vila do Conde ait vraiment participé à ce dynamisme, ni qu'elle ait vraiment profité de cette conjoncture. Le port se présentait lié au trafic des esclaves pour le Brésil, c'est vrai, mais surtout à celui des Indes de Castille.

Les conditions politiques et militaires du XVIIe. siècle, liés, soit aux ravages des corsaires anglais et hollandais qui attaquaient le Portugal et son empire, ayant comme prétexte l'Union Dynastique avec l'Espagne, soit au désastre de la Flotte Invincible, dans laquelle Portugal avait, à son échelle, un poids navale considérable, soit celles liés à la guerre de la restauration de l'Indépendance, entre 1640-1656, ont sûrement affecté ce dynamisme. La flotte mercantile étant détruite, ou profondément affectée, la dépendance du commerce maritime portugais des flottes étrangères, notamment l'Hollandaise, en des circuits Européens, est devenu un fait. Ce contexte négative a été même accru par les résultats du Traité de Westminster, en 1654, qui ouvrait le commerce colonial Portugais en Amérique aux Anglais.

La réduction des capacités de transport des ports Portugais et la notoire prévalence des flottes étrangères, dont les frètes étaient moins chers, ont affecté négativement les ports du Nord du Portugal, notamment les petits ports, ceux qui traditionnellement fournissaient ces services.

La situation a été aggravé au cours du 18^e. siècle. A ce période, Porto assurait un trafic dominant au tour de l'exportation du vin de Porto, dont le transport était dominé par les Anglais, bien que sans perdre totalement sa portion du trafic colonial, en particulier brésilien²⁶. Lisbonne maintenait sa position en tant que port central dans les anciens trafics du sucre, du coton et des produits orientales, et dans nouveaux trafics monopolistiques: l'or, le tabac et les diamants brésiliens. Le 18^e. siècle a même renforcé la politique monopoliste, à travers la création de Compagnies par le Marquis de Pombal, soutenus par l'Etat lui-même. La Compagnie du Commerce de l'Asie, créée en 1753; la Compagnie de Grão Pará et Maranhão, en 1755; la Compagnie du Vin et Agriculture du Douro, en 1756; la Compagnie de Pernambuco et Paraíba, en 1759; le renouvellement des contrats exclusivistes du tabac; la promotion de la Chambre du Commerce, avec deux sièges seulement: à Lisbonne et à Porto; les restrictions au commerce livre se présentent comme des mesures coordonnés pour renforcer le grand commerce et en finie avec la multiplication du petit capital, de la petite initiative et du petit commerce. Tous qui prédominaient dans les petits et moyens ports.

Cette législation, basée dans le privilège et le monopole favorable à la concentration des profits dans des grands centres économiques et aux mains de quelque peux grands investisseurs, se présentait hostile à une foule de petits et moyens compétiteurs – ceux qui ont été centraux dans la plupart des négoce, même les coloniaux, pendant le 16^e. siècle, si on exclut les circuits monopolistes de l'or et des épices²⁷.

²⁵ Cf. CARDOSO, 2003: II, 78.

²⁶ Cf. MACEDO, 1989; MACEDO, 1982; JUSTINO, 1988-1989; FISCHER, 1971; PEDREIRA, 1995.

²⁷ "Those with a poor or backward hinterland and few external connections; with a small or no share of national imports and exports and, contrary to expectations, a small share of coastal trade, which was also dominated by major ports; with exceptions they owned and built few ships; they had inadequate facilities for larger ships; few warehouses; no comprehensive mercantile community or direct foreign linkages; few industries and small populations; in sum, they had no opportunity for self generated trade". JACKSON, 2001:6.

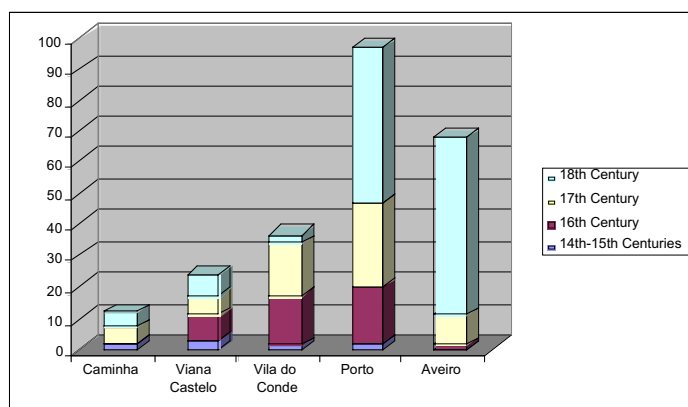
Cette dynamique économique a affecté profondément les petits ports du NW du Portugal, qui ont vu changé son statu dans le système portuaire portugais, soit au niveau national ou international. Au même temps, elle a aussi interféré avec l'intensité des relations de complémentarité inter-portuaire par rapport à la logistique navale. La construction navale et le transport navale ont beaucoup souffert à cause de la diminution de l'importance de la flotte portugaise dans les circuits européens et coloniaux et avec l'irréversible transférance des suprématies des empires maritimes.

Des petits ports, comme Caminha, Vila do Conde, Azurara et même Viana do Castelo, qui ont été très actives pendant le 16^e et 17^e siècles, en relation étroite avec les sollicitations de Porto ou Lisbonne, mais aussi en direct articulation avec sa propre dynamique mercantile, perdent maintenant une grande partie de sa relevance dans les dynamiques économiques externes et même internes. Ces changements dans les statut des ports du NW portugais peut être documenté à travers des fluctuations dans les indicateurs de richesse, des taux démographiques et particulièrement par la décroissance des investissements dans des travaux dans l'enceinte portuaire, un bon indicateur pour mesurer la croissance ou le déclin d'un port.

3. L'évolution des ports du NW du Portugal entre le XVI^e et le XVIII^e siècles: l'évidence de la construction et des interventions portuaires

La distribution des registres d'intervention portuaires à partir des travaux réalisés en plusieurs ports du NW portugais peut, en effet, nous donner quelques éléments de réflexion.

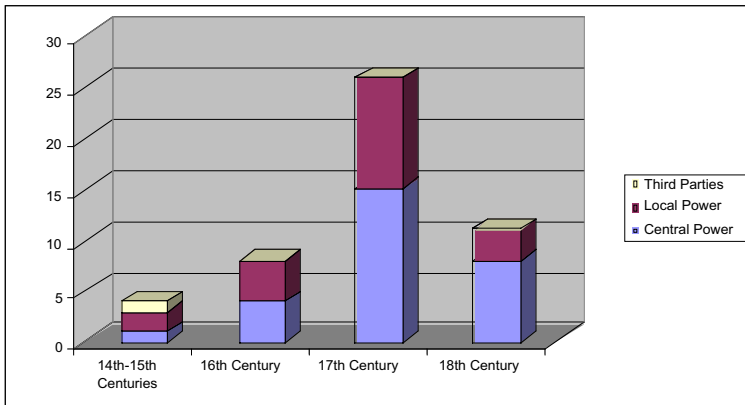
Numéro d'interventions dans les ports du NW (XIV^e – XVIII^e siècles)



Source: Hisportos databases. www.hisportos.com

La diminution des investissements en des petits ports, comme Caminha, Vila do Conde et Viana do Castelo, et la croissance et la concentration des investissements dans deux ports (Porto et Aveiro) au XVIII^e siècle, semble un fait à détacher. Si on croise cette constatation avec quelques autres variables, comme soit la participation des divers niveaux de pouvoirs dans le financement et promotion de ces travaux, on pourra essayer une compréhension plus fiable du phénomène.

Financement et approbation financière des travaux dans les ports du NW Distribution diachronique



Source: Hisportos databases. www.hisportos.com

Quelques idées peuvent être élargies à partir de l'analyse croisée des tables antérieures:

1. Le nombre, bien que la complexité des interventions techniques augmentent aux XVII^e et XVIII^e siècles. Les occurrences enregistrées en temps antérieurs au XVI^e siècle sont très peu, même prenant en considération le manque des sources.

2. Le nombre des travaux financés par le pouvoir central augmente significativement au cours du XVII^e siècle, en comparaison avec ceux des pouvoirs locaux, même si tous les deux sont significatifs, certainement en relation directe avec les contextes de la guerre de Restauration et de l'Indépendance contre l'Espagne.

3. Les investissements de la couronne aux XVII^e et XVIII^e siècles semblent être exclusifs des grands ports du NW: Porto et Aveiro.

Ces tendances doivent être comprises d'accord avec des contextes politiques, militaires et économiques. Pendant que le nombre d'interventions enregistrées au XVI^e siècle, notamment à Vila do Conde et Porto, avait comme but l'amélioration des conditions de navigation et de l'embouchure du port, à travers la construction des quais et docs, en direct relation avec les dynamiques du commerce d'outre mer, celles qui ont eu place au XVII^e siècle, sont plutôt dirigées à la construction et maintenance de fortifications et d'autres infrastructures de défense et sont directement articulées avec les Guerres de la Restauration et de l'Indépendance (1640-1656).

Les interventions du XVIII^e. siècle doivent être interprétées dans un contexte distincte et d'après des variables nouvelles. Même si les dynamiques économiques se présentent comme essentielles, la planification stratégique, d'accord avec des directives d'une politique dirigé par le pouvoir central, a maintenant un rôle accru.

Le numéro des interventions reflète une réalité exprimée par d'autres indicateurs démographiques et économiques, lesquelles sont indicatives du déclin des petits ports, comme Vila do Conde, Caminha et même Viana do Castelo, dans un contexte national et international. Cette réalité semble être aussi en relation, non seulement avec leurs dynamiques internes, ou même avec l'importance économique de leurs *hinterlands*, mais plutôt avec une politique économique orchestrée par le pouvoir central et consolidée au XVIII^e siècle, avec le Marquis de Pombal, laquelle conduit à la marginalisation des petits communautés, des petits capitaux et des petits investisseurs du trafic colonial. Ça se reflète dans les taux d'investissements dans les infrastructures portuaires, autorisés ou promus par l'État dans les divers ports du NW et leur évolution tout au long du XVI^e- XVIII^e siècles, lesquels privilégient, sans aucune doute, les plus grands ports.

Cette dynamique a conduit à la transformation des ports relativement importants, même si à une échelle plutôt régionale ou nationale, en des ports insignifiants, selon le concept de Gordon Jackson, en somme, ceux qui n'ont plus des opportunités pour générer croissance et auto-sustentation économique²⁸.

L'évolution étudiée des investissements infrastructurelles aux ports du NW, croisée avec d'autres indicateurs, comme les démographiques ou ceux relatives aux recettes douanières semble, en effet, refléter l'irréversible perte de statu et capacité économique des plus petits ports du NW du Portugal, en faveur de Porto, malgré les sérieux problèmes d'accessibilité maritime de ce port, dues largement à ses contraintes géomorphologiques.

Si on peut comprendre la concentration de l'attention de la couronne dans ce port de mer qui devient central dans le trafic du vin de Douro pendant le XVIII^e siècle, la rivière Douro et son port se présentant comme un facteur central du développement économique à un niveau régional et national, avec une significative projection dans le trafic international, le cas d'Aveiro se présente comme distinct, comme l'a prouvé Inês Amorim, à travers ses études sur ce port au XVIII^e siècle²⁹.

Les successives interventions dans le port, pendant le XVIII^e et XIX^e siècles semblent devoir être comprises dans la base de constructions théoriques et des essais techniques, supportés par le pouvoir central, plutôt que à travers le dynamisme interne du port ou de son hinterland. Aveiro avait été construit pendant des siècles en directe relation avec le trafic du sel, qui connaissait, une tendance irréversible de déclin pendant le XVII^e et le XVIII^e siècles.

En somme, si on doit présenter quelques conclusions préliminaires sur la situation des petits ports au Portugal pendant l'Époque Moderne, on pourrait dire que sont plutôt les défis extérieurs au port lui-même et les conditions géoéconomiques et politiques, à un niveau plutôt macro, qui s'imposent comme conditionneurs de la croissance, ou même la maintenance de ces

²⁸ JACKSON, 2001: 1-17.

²⁹ AMORIM, 2006: 103-128.

petits ports. Le dynamisme économique et social interne ne se présente pas comme suffisante au moment où les conjonctures internationales ou les planifications du pouvoir central ne les positionnent pas comme éléments clés d'un système portuaire. La manque d'investissements dans le port et sa logistique (douanes, magasins, routes de distribution de marchandises) et le fait qu'ils peuvent être dispensables dans des logiques de complémentarités navales et économiques, au moment où entrent en action nouvelles puissances coloniales et maritimes, qui substituent les flottes portugaises, semblent déterminer leur déclin.

Ces petits ports, essentiels pendant l'affirmation de l'expansion maritime et commerciale portugaise, aux XV^e et XVI^e siècles, et qui ont connu, pendant ce temps, une croissance jamais expérimentée jusqu'à ce moment, n'ont pas vraiment survécu à la crise de cette même dynamique, sont devenus moins attractives à des populations migrants, à des capitaux externes, et à des agents et réseaux économiques aussi extérieurs et semblent être votés à un irréversible déclin jusqu'à nos jours.

Aujourd'hui ils vivent de la mémoire de cette «age d'or», d'une projection économique, sociale et maritime qu'ils n'expérimentent plus. Leur vocation maritime a pratiquement disparu, devenant des centres touristiques et balnéaires ou des pôles de résidence des populations de la région du «grand Porto».

Celui c'est le témoin de la réalité portugaise, dont la validité des tendances exprimées ne peut être mesurée que par des études comparatives à une échelle Européenne.

FONTS MANUSCRITES

IAN/TT - *Conv. Sr^a Clara V. Conde*, cx. 37, mç. 7, s.n.

IAN/TT - N.A. 511, 512, 513 e 514.

IAN/TT - NA 590

ADP - Contadoria da Comarca do Porto, lv. 20, fl. 341-348v

CARTOGRAPHIE

BLAEU, Willem - *De Zeecuten van Portugal van Viana tot Aveiro*, Amsterdam, Willem Ianz Blaeu, 1638. B.P.M.P.- C(I) - 2.

DONCKER, Hendrick - *Zee Spiegel*, Amsterdam, 1693, carta 52. B.N.L. - Cartografia - C/132v.

KEULEN, Jean Von - *Grand Nouvel Atlas de la Mer*, Amsterdam, 1680, p. 19. B.N.L. - Cartografia - C/65a.

Portugalliae Pars. Orae maritime Portugalliae inter Caminum et Mondegum... in AURIGARIUS, Lucas - "Atlas Maritimo", s.l., [15]. B.N.L. Cartografia - CA/116 v.

WAGHENAER, Lucas Jansz - *Thresor der Zeevaert*, Leyden, 1592, p. 50. B.N.L.- Cartografia - CA/ 65 p.

VOOGT, Nicolas Jansz - *La Nueva y Grande Relumbrante Autorcha de la Mar...*, Amsterdam, Joannes van Keulen, [1695]. B.N.L. - Cartografia - C/24a.

BIBLIOGRAPHIE

- AMORIM, Inês, 2006 - "Portuguese "free" Ports at the turn of the 18th Century – a Strategy to Promote "Unimportant" Ports". *International Journal of Maritime History*, XVIII, nº 1 (June 2006), p. 103-128.
- AMORIM, Inês, 2008 - *O Porto de Aveiro: Entre a terra e o mar*, Aveiro, APA - Administração do Porto de Aveiro.
- ANTUNES, Cátia Antunes, 2007 - "Population growth, infrastructural development and economic growth: Amsterdam and Lisbon in the 17th century – a comparison" in *European Seaport Systems in the early modern age - a comparative approach. International workshop. Proceedings. Porto-21/22 October 2005*, Porto: IHM-UP, pp. 115-130.
- BIRD, James Bird, 1963 - *The Major Seaports of the U.K.*, London.
- BIRD, James Bird, 1984 - "Seaport development: some questions of scale" in *Seaport systems and spatial change*, ed. B. S. Hoyle and D. Hilling, London.
- BIRD, James Bird, 1989 - "Seaport as a subset of gateways for regions. A research survey" in *Progress in Human geography*, 4 (1989), p. 360-370.
- CARDOSO, António Barros, 2003 - *Baco & Hermes. O Porto e o comércio interno e externo dos vinhos do Douro (1700-1756)*, 2 vols., Porto, s.n.
- COSTA, Leonor Freire, 2002 - *O transporte do Atlântico. As frotas do açúcar (1580-1663)*, Lisboa, CNCDP.
- FISCHER, F.H.E.S., 1971 - *The Portugal trade 1700-1770*, London, s.n.
- GUIMERÁ, Agustin; ROMERO, Dolores, coord., 1996 - *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX): actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español: Madrid, 19-21 Octubre, 1995*, Madrid: Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX.
- GUIMERÁ, Agustin, 2002 - *Puertos y Ciudades Portuarias (Ss. XVI-XVIII): una Aproximación Metodológica*, in "O Litoral em perspectiva Histórica. Séculos XVI-XVIII. Um ponto da situação historiográfica. "Actas", Porto, FLUP/IHM-UP.
- JACKSON, Gordon, 2001 - "The Significance of Uni portant Ports", *International Journal of Maritime History*, XIII (December 2001), p. 1-17.
- JACKSON, Gordon, 2005 - "The Maritime Experience of a Region without Ports: Argyll, Scotland, c.1740-1840", in *International Journal of Maritime History*, XVII, 2 (December 2005), p. 1-18.
- JACKSON, Gordon, 2007 - "Early Modern European Studies: Highlights and Guidelines", in *European Seaport Systems in the early modern age - a comparative approach. International workshop. Proceedings. Porto-21/22 October 2005*, Porto: IHM-UP, p. 23-24.
- JARVIS, Adrian, 1999 - "Port History: some thoughts on where it came from and where it might be going", in *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, ed. L. R. Fischer and Adrian Jarvis, Newfoundland, International Maritime Economic History Association. [Research in Maritime History series, 16].

- JUSTINO, David, [1988- 1989] - *A formação do espaço económico português*, Lisboa, Veja.
- MACEDO, Jorge Borges de, 1982a - *Elementos para a história bancária de Portugal (1797-1820)*. Lisboa, Instituto de Alta Cultura. Centro de Estudos Históricos.
- MACEDO, Jorge Borges de, 1982b - *O Marquês de Pombal, 1699-1782*, Lisboa, Biblioteca Nacional.
- MACEDO, Jorge Borges de, 1989 - *A situação económica no tempo de Pombal*, Lisboa, Gradiva.
- MEA, Elvira Cunha de Azevedo, 1997 - *A Inquisição de Coimbra no século XVI. A Instituição, os Homens e a Sociedade*, Porto, Fundação Engº António de Almeida.
- MOREIRA, Manuel Fernandes, 1992 - *A alfândega de Viana e o comércio de importação de panos no século XVI*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1992.
- PEDREIRA, Jorge M., 1995 - *Os homens de negócio da praça de Lisboa. De Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*, Lisboa, s.n.
- PEREIRA, João Cordeiro, 1983 - *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI. Vila do Conde. Organização e movimento*, Lisboa, UN-FCSH.
- PEREIRA, João Cordeiro, 1984a - *A receita do estado português no ano de 1526. Um orçamento desconhecido* in “Estudos de História de Portugal”, vol. II. Séc. XVI-XX. “Homenagem a A. H. de Oliveira Marques”, Lisboa, Estampa, p. 52-55.
- PEREIRA, João Cordeiro, 1984b - *O orçamento do estado português no ano de 1527*. “Nova História. Séc. XVI”, dir. A.H. de Oliveira Marques, nº 1, 1984, p. 62-65.
- POLÓNIA, Amélia, 1999 — *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Porto. [Dissertação de doutoramento policopiada].
- POLÓNIA, Amélia, 2007- “HISPORTOS – A research Project on Portuguese Seaports in the Early Modern Age” in *European Seaport Systems in the early modern age - a comparative approach. International workshop. Proceedings. Porto-21/22 October 2005*, Porto, IHM-UP.
- POLÓNIA, Amélia, 2007 – *Expansão e descobrimentos numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, IN-CM, 2 vols.
- POLÓNIA, Amélia, 2008 - “The Northwestern Portuguese Seaport System in the Early Modern Age” in Tapio Bergholm, Lewis R. Fischer and Elisabetta Tonizzi, coord.- *Making Global and Local Connections: Historical Perspectives on Ports* [Research in Maritime History series (No. 35)], Newfoundland, International Journal of Maritime History, p.113-136.
- POLÓNIA, Amélia; AMORIM, 2002 - “Hisportos – Contribuição para o estudo dos portos do Noroeste português. Apresentação de um projecto de investigação”. Paper presented at the 13th AHILA International Congress, Simpose” *Microhistória em Hispanoamérica: Metodologias, Temas e Linhas de Investigação. As migalhas e a pluralidad* (Ponta Delgada, September 3-8, 2002).
- SILVA, Francisco Ribeiro da, 1988 - *O Porto e o seu termo(1580-1640). Os homens, as instituições e o pode.*, Porto, AHMP, 2 vols.