



Alentejo

*panorama régional et
infrastructure ferroviaire*

Alentejo

*panorama régional et
infrastructure ferroviaire*

ÉNONCÉ THÉORIQUE DE MASTER EN ARCHITECTURE

École Polytechnique Fédérale de Lausanne

2016

Damien Guerra

Sous la direction de la Professeure Elena Cogato Lanza

Directeur pédagogique - Professeur Harry Gugger

Maître EPFL - Barbara Costa

Expert - Leopold Banchini

TABLE DES MATIÈRES

0. AVANT-PROPOS	4	3. ALENTEJO, LE RÉSEAU FERROVIAIRE	48
1. CONTEXTUALISATION	6	<i>Le rail au Portugal : prémisses et naissance</i>	<i>50</i>
<i>Situation territoriale</i>	<i>8</i>	<i>1844 - 1876</i>	
<i>Situation socio-économique</i>	<i>14</i>	<i>1877 - 1890</i>	
<i>Enjeux contemporains</i>	<i>18</i>	<i>1891 - 1910</i>	
2. ALENTEJO, UN PAYSAGE CULTUREL	20	20^{ème} siècle : apogée et déclin	54
<i>Une culture de la terre</i>	<i>24</i>	<i>Les forces du chemin de fer</i>	
<i>Un paysage modifié</i>		<i>Le virage automobile</i>	
<i>Montado - un paysage identitaire</i>		<i>Les lignes désaffectées</i>	
<i>Production terrienne</i>		Le chemin de fer et le territoire	60
<i>Une relation à l'eau</i>	<i>34</i>	<i>Une implication territoriale</i>	
<i>Une nature transformée</i>		<i>Des limites</i>	
<i>Alqueva - un bouleversement</i>		<i>Le cas de l'Alentejo</i>	
<i>Une façon d'habiter</i>	<i>40</i>	Nostalgie ferroviaire et industrielle	66
<i>Villes/villages condensés</i>		<i>Approche</i>	
<i>Herdades - la grande propriété</i>		<i>Les traces physiques</i>	
<i>Une représentation immatérielle</i>	<i>44</i>	<i>Les reconversions existantes</i>	
<i>Le cante</i>		<i>Nostalgie - Patrimoine - Mémoire</i>	
<i>La poésie populaire</i>		<i>L'attrait touristique</i>	
<i>La photographie</i>		4. CARTOGRAPHIE	76
		5. CONCLUSION	82

0. AVANT-PROPOS

Alentejo, panorama régional et infrastructure ferroviaire

Cet énoncé théorique s'intéresse à une région caractéristique du Sud du Portugal, à savoir l'Alentejo. Son nom "além-tejo" (au-delà du Tage) évoque même quelque chose de son éloignement, de sa distance au reste du pays lui conférant alors une identité certaine et distincte. La thématique culturelle sera ainsi au centre de ce travail sous plusieurs aspects.

L'Alentejo doit faire face à plusieurs enjeux contemporains, certains accentués par la crise économique de 2008. L'exode de ses habitants vers des centres urbains plus dynamiques, autant au sein du pays qu'à l'étranger ou encore le vieillissement de sa population mettent en exergue une situation délicate.

Cette dynamique s'illustre également par la désaffectation dans les dernières décennies de son réseau ferroviaire régional, dont les tronçons ont été, pour la plupart, fermés de manière particulièrement brusque entre 1987 et 1990 (311 km). L'abandon de cette infrastructure laisse derrière elle une multitude d'objets et de bâtiments, de traces et d'empreintes qui s'oublent dans l'espace mais qui s'inscrivent peut-être dans le temps, dans une mémoire collective des habitants. Le patrimoine industriel ferroviaire caractérise peut-être une partie de l'identité de la région et c'est notamment à travers elle que je voudrais raconter l'Alentejo, sa nostalgie et son avenir.

A prédominance rurale, l'Alentejo tire son caractère paysager de son activité économique emblématique, l'agriculture. Cette dernière façonne, modèle, construit le territoire et l'enrichit. Ainsi, les plaines légèrement vallonnées se couvrent de chênes-liège, d'oliviers, de vignes et de champs esquissant autant de motifs différents dans la structure de

l'environnement. La typologie des zones habitées découle également de ce mode de vie où les plaines sont ponctuées de *herdades* et grand domaines ruraux dispersés dans le grand paysage. A l'inverse, le bâti est particulièrement regroupé dans les villes et villages, formant des entités très définies où les limites entre ville et campagne sont très franches. Tout ceci définit ainsi un paysage typique qui est parti intégrante de la culture *alentejana*.

Prétexter la notion d'identité permet alors de lier les deux thématiques, les lignes de chemin de fer. En effet, autant l'agriculture que le chemin de fer sont des artefacts humains avec des conséquences spatiales notables et leur dimension culturelle au sein de cette région particulièrement forte. Le train est un mode de vie issu de la révolution industrielle autant que le paysage *alentejano* est une façon de se lier à la terre.

Actuellement, de nouvelles dynamiques existent au sein du tissu économique et productif local. Le secteur primaire (et secondaire) émet de nouveaux potentiels avec une recherche d'excellence et de compétitivité dans la production de matières premières telles que les céréales, les olives, les vignes et bien entendu le liège dont le Portugal est le premier producteur mondial.

Le secteur tertiaire, majoritaire, n'est pas en reste avec la branche du tourisme qui se développe continuellement et revêt une importance croissante dans le milieu socio-économique régional. Maisons d'hôtes, dégustations, visites et patrimoine historique favorisent cet essor.

Le monde du chemin de fer est alors intéressant à explorer par le biais de ces deux secteurs prometteurs notamment du fait que le développement du rail s'est fait en lien étroit avec le transport de marchandises et autres denrées alimentaires. Nous trouvons ainsi la présence de nombreux édifices liés à cela aux abords des gares ; silos, halles de marchandises, dépôts.

Quant au tourisme, il évoque naturellement les trains car ils constituaient le moyen de transport des premiers voyages touristiques. L'imaginaire du rail est à même de développer un caractère touristique dans la région de l'Alentejo.

Ainsi, l'énoncé se matérialise par une volonté de lier le patrimoine ferroviaire, de par sa participation à une certaine identité de l'Alentejo, aux enjeux futurs en préservant une partie de la mémoire collective des habitants.

**Quels éléments caractérisent l'Alentejo et son identité ?
En quoi le patrimoine des chemins de fer peut-il enrichir l'identité de la région ?
Comment pourrait-il être revalorisé/réinventé dans un travail de mémoire au sein des enjeux contemporains ?**





CHAPITRE I
CONTEXTUALISATION

I. CONTEXTUALISATION

Situation territoriale

Situation socio-économique

Enjeux contemporains

Situation territoriale

L'Alentejo est une région située dans la moitié sud du Portugal. Il occupe une superficie de 31'155 km² équivalente à 1/3 du territoire continental national et constituant ainsi la plus étendue des régions. Il abrite environ 760'000 habitants correspondant à 7,2 % de la population totale. Ses limites physiques sont globalement définies par la région Centre au nord, l'Espagne à l'est, l'Algarve au sud et l'Océan Atlantique à l'ouest.

La division administrative du pays est encore actuellement sujette à controverse avec notamment des superpositions et des entités différentes selon les organismes. D'un point de vue purement statistique, l'Alentejo se divise en cinq sub-régions que sont le *Baixo Alentejo* (Bas Alentejo), l'*Alentejo Littoral*, l'*Alentejo Central*, le *Alto Alentejo* (Haut Alentejo) et enfin une partie nommée *Lezíria do Tejo*. Chacune de ces sous-parties est constituée de conditions propres à sa situation géographique au sein du territoire portugais. La côte atlantique, la frontière espagnole ou encore la proximité de fleuves tels que le Tage ou le Guadiana en sont quelques exemples.

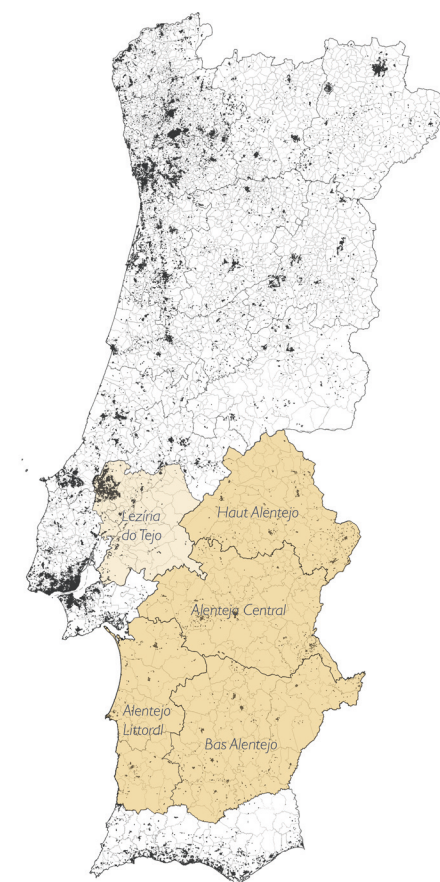
Nous considérerons pour ce travail l'Alentejo selon la répartition des Commissions de Coordinations du Développement Régional (CCDR) créées en 2003 dans le but de promouvoir de manière plus autonome le développement

des régions. Ce choix me paraît plus légitime dans le sens où, dans le cas de l'Alentejo, il reflète mieux les conditions spécifiques et identitaires de la région autant culturellement que physiquement.

Malgré cela, cette région, à l'inverse de la Région Centre par exemple, se distingue par une relative homogénéité autant culturelle que physique.

Espace physique

Le territoire *alentejano* se dépeint par une uniformité de pénéplaines, à savoir littéralement une *presque-plaine* constituée de larges espaces avec de faibles dénivellations. Elle est issue d'une érosion longue ainsi que d'un phénomène lié aux cours d'eau comme l'aggradation ou accumulation de sédiments drainés par ces derniers. Le résultat se matérialise par un paysage plat légèrement ondulé ponctué uniquement de quelques saillances de faible hauteur dérivées d'une composition du sol de roche plus dure. On peut notamment citer les massifs de São Mamede (1025m) et de Marvão (865m) mais également ce qu'on appelle les "*Montes-Testemunhos*" ou Mont-Témoins sur lesquels se sont construits nombre de villages. Ils dictent ainsi la hiérarchie historique de la région.



Carte administrative de l'Alentejo - 1:5000000
source: INE

- Frontières nationales
- Divisions administratives - NUTS II
- Divisions administratives - NUTS III
- Divisions administratives - communes
- Alentejo selon statistiques
- Alentejo selon CCDR
- Zones bâties



1 Paysage alentejano



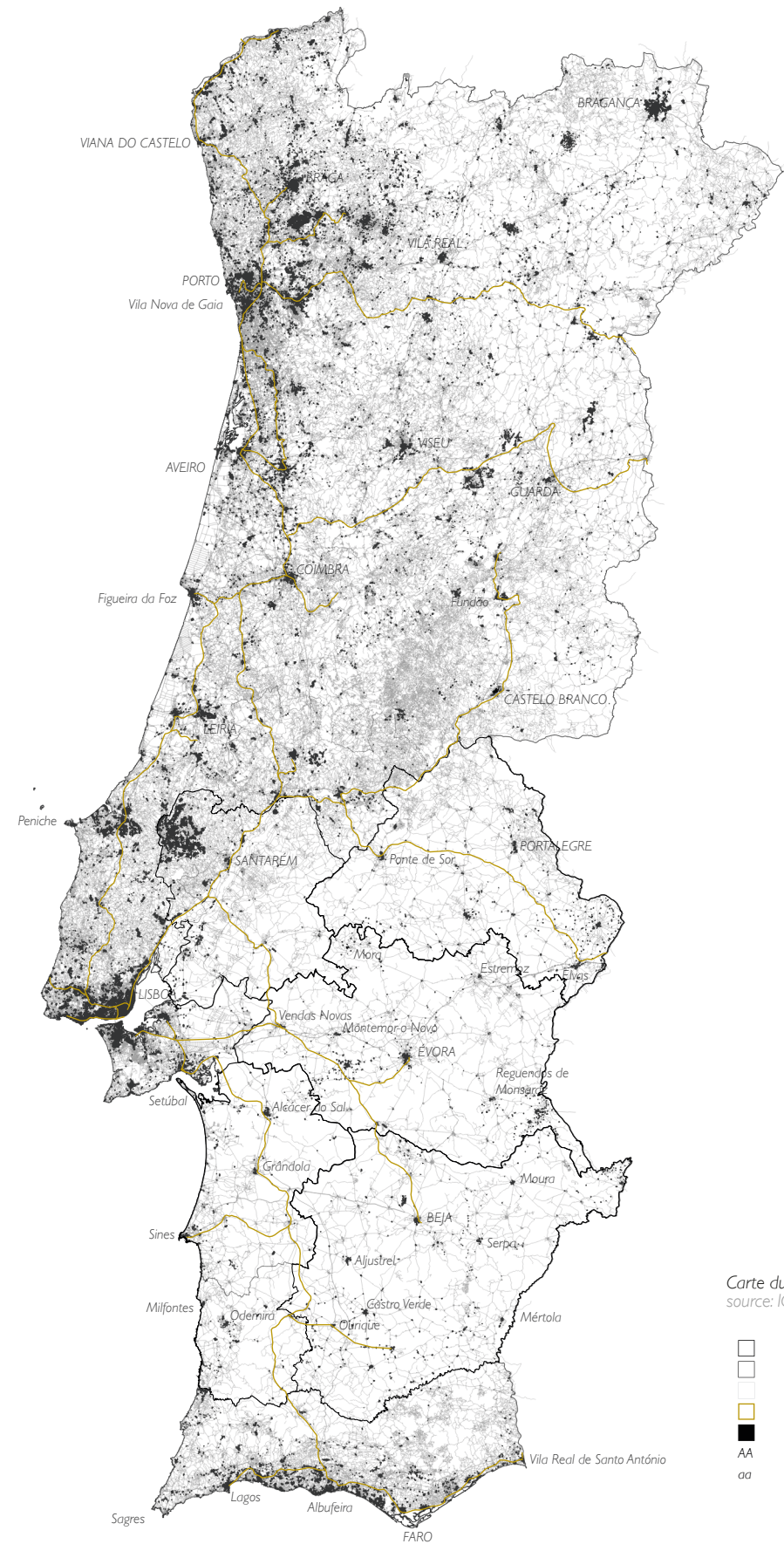
2 Paysage alentejano

Comme nous le verrons plus loin, le paysage *alentejano*, d'une grande richesse naturelle et culturelle, est la traduction d'une adaptation de l'exploitation des ressources par l'Homme aux conditions climatiques et à la nature du sol très spécifique à la région. Le *montado* en est l'exemple paradigmatique. Ainsi, la majorité du territoire revêt un caractère agricole et forestier.

L'Alentejo abrite par ailleurs une série de zones protégées de grande valeur pour la biodiversité. Citons par exemple le Parc Naturel du Sud-Ouest Alentejano et la Côte Vicentine, la Réserve Naturelle de l'Estuaire du Sado, le Parc Naturel de la Serra de São Mamede ou encore le Parc Naturel du Val du Guadiana.

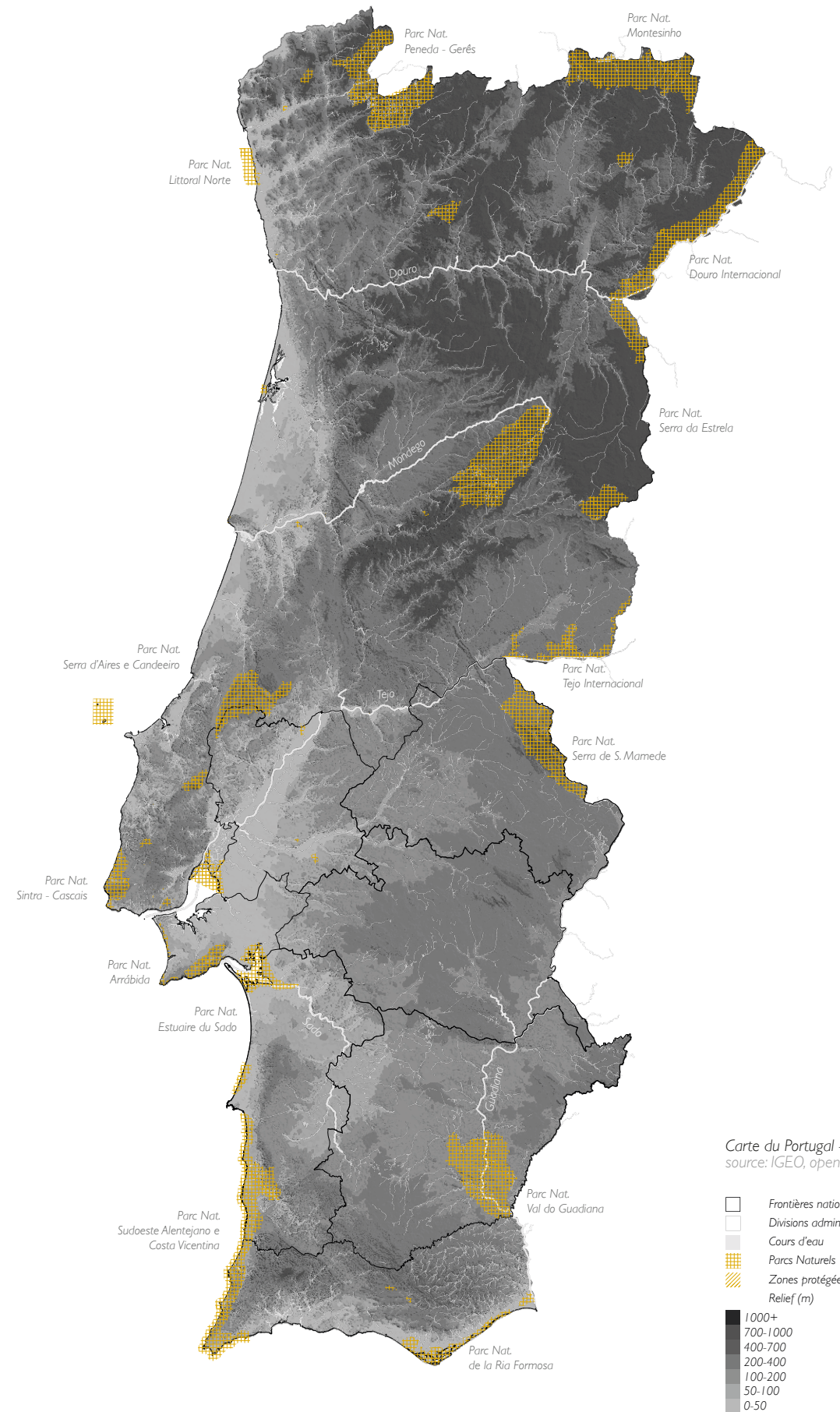
Le climat de l'Alentejo se définit comme tempéré avec des caractéristiques méditerranéennes et continentales. Les étés sont chauds et particulièrement secs alors que les hivers plutôt humides et froids. L'automne et le printemps enregistrent quant à eux des températures douces avec des amplitudes thermiques faibles.

La moyenne des minimales (décembre et janvier) se fixe à 6°C avec la possible survenance de jours aux alentours de 0°C. Les maximales (juillet et août) équivalent en moyenne à 30°C avec fréquemment des jours à 40°C. Ce phénomène est d'ailleurs de plus en plus observé ces dernières années à cause du réchauffement climatique et des sécheresses fortes qui se mettent en place dans les régions méditerranéennes. La bande côtière de l'Alentejo Littoral subit une atténuation des amplitudes thermiques extrêmes de l'Intérieur grâce à sa situation au bord de l'Atlantique.



Carte du Portugal - 1:2500000
source: IGEO, openstreetmaps

- Frontières nationales
- Divisions administratives - NUTS II
- Routes
- Chemin de fer
- Zones bâties
- AA Capitales de districts
- aa Villes



Carte du Portugal - 1:2500000
source: IGEO, openstreetmaps

- Frontières nationales
- Divisions administratives - NUTS II
- Cours d'eau
- Parcs Naturels
- Zones protégées spéciales
- Relief (m)
- 1000+
- 700-1000
- 400-700
- 200-400
- 100-200
- 50-100
- 0-50

I. CONTEXTUALISATION

Situation territoriale
Situation socio-économique
Enjeux contemporains



3 Évora

Système urbain régional

Comme de nombreuses autres régions, les villes jouent un rôle central dans l'organisation et la hiérarchie territoriale. Ainsi, 16,7 % de la population totale régionale vit dans les cinq plus grandes agglomérations (> 15'000 habitants), ce chiffre passant même à 40,3% de la population dans les 28 centres "urbains" que compte l'Alentejo (> 5'000 habitants). Le système est définitivement polycentrique.

Ces centres abritent donc pour la plupart des services publics et concentrent une grande partie des emplois, conduisant à un phénomène malgré tout d'abandon des zones rurales, des hameaux et lieux isolés. Cette convergence des individus pose aussi la question de la pression sur les centres historiques et au caractère des cités qui se voient souvent dotées d'extensions urbaines désordonnées. Nous reviendrons sur le sujet dans le chapitre 2 ci-après.

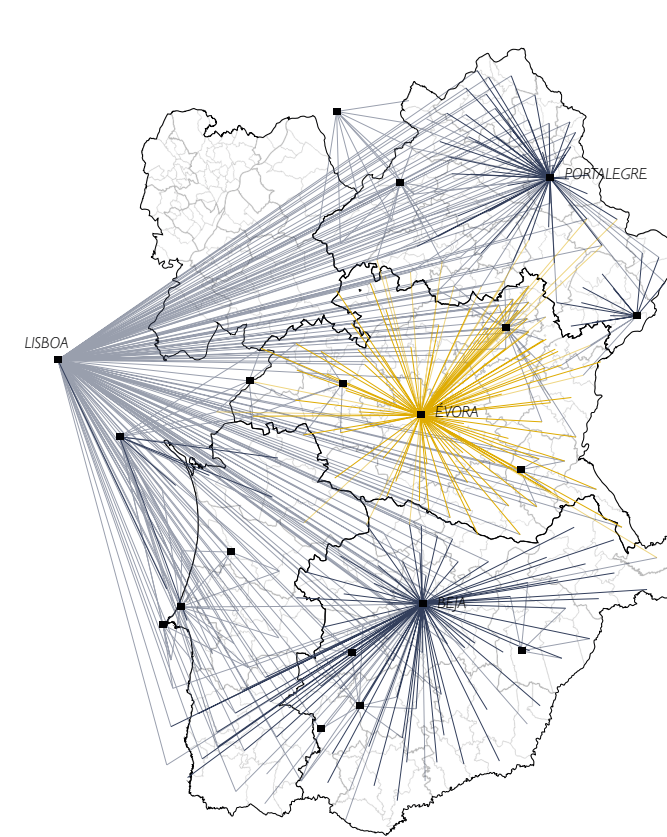
Infrastructure et accessibilité

Afin de cerner les enjeux de cette région et notamment dans le spectre du système ferroviaire, il convient d'aborder quelque peu son accessibilité. Situé avantageusement sur le couloir ibérique Lisbonne-Madrid et entre les liaisons internes Nord-Sud du pays, l'Alentejo possède des potentiels à explorer à ce niveau-là et est d'ailleurs inscrit au sein de

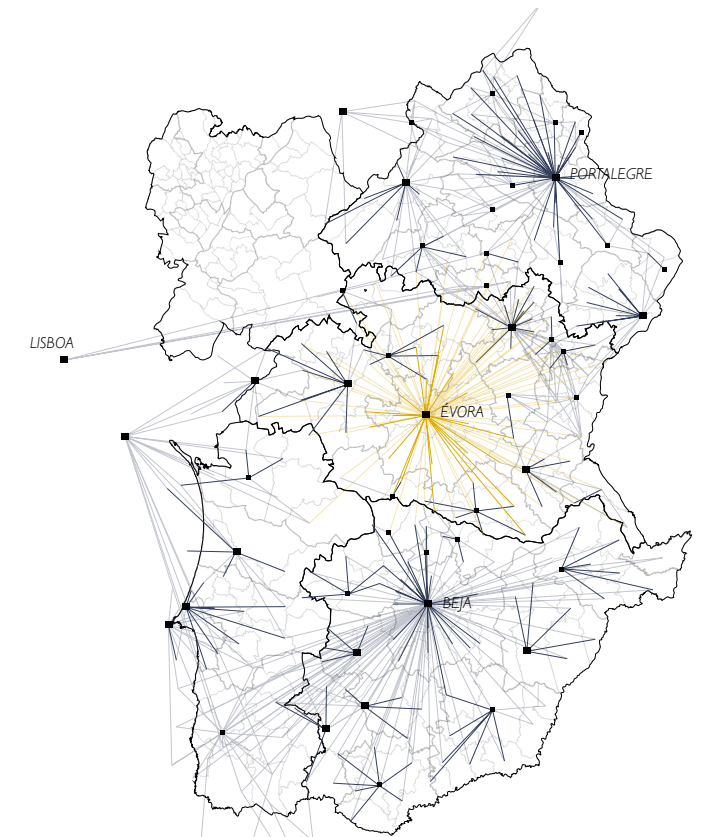
projets européens prioritaires à savoir principalement une ligne de TGV entre Lisbonne et Madrid passant par Évora, une liaison de transport ferroviaire de marchandises reliant directement le port de Sines à l'Espagne via Évora, et l'inscription de la région dans les "autoroutes de la mer"

Du point de vue viarie, la région de l'Alentejo présente une bonne accessibilité grâce aux investissements massifs concédés pour la route. Les autoroutes, les itinéraires principaux et les complémentaires irriguent passablement bien les principaux centres urbains. Certains projets sont encore en voie de réalisation mais la vision à échéance admet une bonne structure viarie avec un petit bémol en ce qui concerne le réseau dit de capillarité.

Les liaisons ferroviaires, que j'aborderai plus en détail dans le chapitre 3 sont quant à elles structurellement faibles et issues d'un processus de réduction de l'offre dans les tronçons régionaux. Ainsi, en terme de transport de passagers, les deux plus grandes villes de l'Alentejo, Évora et Beja, sont reliées au reste du pays par le réseau intercités mais les liaisons intrarégionales sont particulièrement déficientes. Du côté du fret, la situation est, à quelques exceptions près, identique avec des liaisons vers les ports et les mines présents sur le territoire.



Structure des flux pour l'accès aux fonctions très spécialisées
source: INE SURAL 2004



Structure des flux pour l'accès aux fonctions spécialisées
source: INE SURAL 2004

- | | |
|--|--|
| □ Frontières nationales | Exemples de fonctions très spécialisées: hôpital général, clinique, hypermarché, haute école privée, centre d'emploi, éducation 2 ^{ème} et 3 ^{ème} cycle, centre de formation professionnelle, etc. |
| □ Divisions administratives - NUTS II | |
| □ Divisions administratives - NUTS III | |
| □ Divisions administratives - communes | |
| ■ Centres urbains | |
| Évora | Autres centres |
| ■ Flux fréquent | □ Flux fréquent |
| ■ Flux peu fréquent | □ Flux peu fréquent |
| | Exemples de fonctions spécialisées: tribunal, éducation 1 ^{er} cycle, école d'informatique, échographie, radiologie, rent a car, poste de tourisme, école d'art, agence de voyage, vétérinaire, poste d'infirmier, etc. |

Le port de Sines est un port en eaux profondes qui accueille toute une série de plateformes industrielles et logistiques (raffinerie, terminal container, port de plaisance, tanker, etc.) Surnommée la "porte atlantique de l'Europe", il revêt et ambitionne une dimension internationale et comme évoqué ci-dessus, le projet de le rallier à l'Espagne par une voie de fret peut présager des retombées positives pour l'Alentejo en valorisant l'aire d'influence de cette infrastructure en direction de l'hinterland ibérique. Cette liaison est même vitale pour affirmer Sines et les investissements consentis jusqu'à présent en tant que pôle logistique international. D'ailleurs une seconde plateforme logistique est prévue en Alentejo à la frontière espagnole au niveau de Elvas suggérant autant de potentiels pour la région.

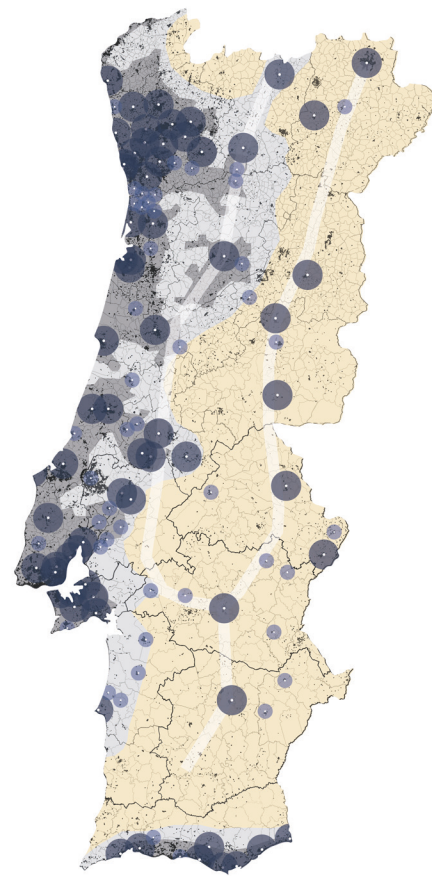
Enfin, considérant le transport aérien, un aéroport a ouvert en 2009 à Beja, géographiquement au centre de l'Alentejo. Les autorités avaient l'ambition d'en faire la porte d'entrée de la région surtout au niveau touristique, tout en le voyant comme une potentielle plus-value pour la promotion régionale. Malheureusement, les ambitions n'ont pour l'instant pas été satisfaites et la plateforme aéroportuaire n'est que très peu voire pas utilisée. Malgré cela, sa présence effective est tout de même source de potentiels développements pour la région.

4 Port de Sines



I. CONTEXTUALISATION

- Situation territoriale
- Situation socio-économique
- Enjeux contemporains



Carte de peuplements et axes intérieurs - 1:5000000
source: PNPOT 2007

- Zone critique
- Zone intermédiaire
- Zone dense
- Rayon 5km aux centres 5'000 à 10'000 hab
- Rayon 10km aux centres >10'000 hab
- Axes principaux intérieurs
- Zones bâties

Situation socio-économique

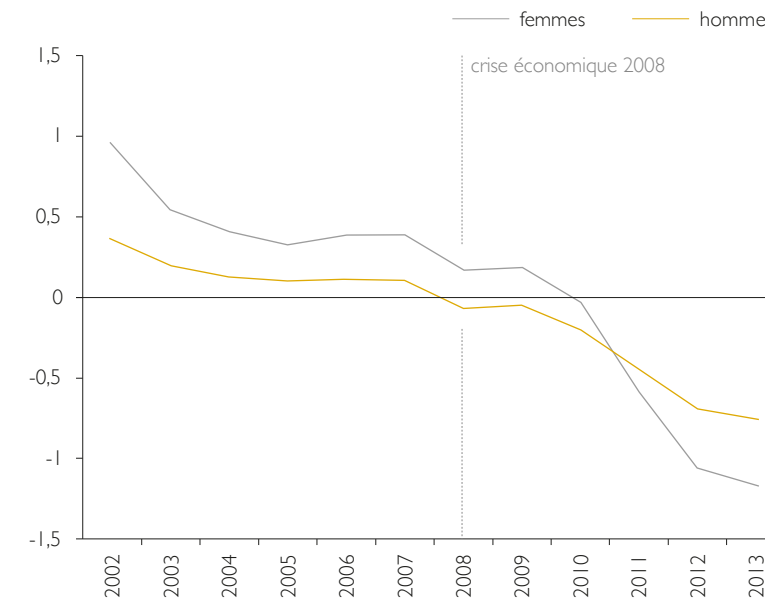
L'Alentejo est bien plus qu'une entité géographique; ainsi il se définit autant par une caractérisation statistique que par une dimension historique et culturelle. On parle souvent d'art de vivre à l'*alentejana*, d'une façon de se lier à son environnement, à son contexte au sein de cette région. L'étymologie-même du nom *além-tejo* (au-delà du Tage) évoque quelque chose de son éloignement, de sa singularité culturelle au reste du pays lui conférant une cohérence déterminée.

Faiblement peuplé par rapport au reste du pays, l'Alentejo se caractérise par une densité de population particulièrement basse, à l'échelle de ce que l'on peut trouver dans des pays comme la Suède. Elle est d'ailleurs le reflet d'une situation préoccupante sur le plan démographique intrinsèque de régions plus ou moins reculées à prédominance rurale. Avec un taux de croissance effectif de la population négatif, il doit faire face à une perte de population encore plus accentuée qu'au niveau national. En effet, depuis la crise économique de 2008, la tendance à l'émigration est repartie de plus belle, faisant échos aux situations connues dans les années 60. Le manque de perspectives professionnelles ainsi que la faible volonté politique pour la dynamisation de l'intérieur du pays ne font qu'accroître le sentiment de marginalisation des populations autochtones combiné à une tendance générale à la désertification humaine.

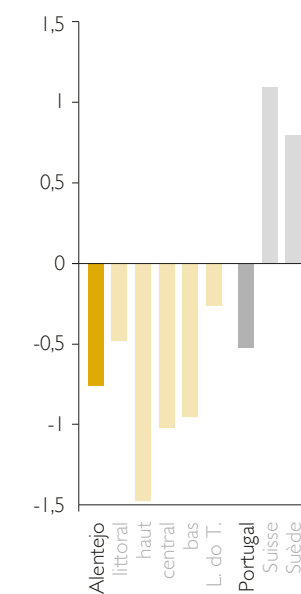
Ainsi, comme le dit très justement le Pr. José Manuel Lopes Cordeiro de l'Université de Minho : *"nous sommes en train de dilapider le potentiel de développement économique et social de l'Intérieur. Nous ne pouvons pas continuer avec cette politique et le chemin de fer y a un rôle fondamental à jouer."* Il considère par ailleurs le risque que le pays soit dans 50 ans *"qu'une bande étroite du littoral entre Braga et Setúbal."*

Par ailleurs, selon le PNPOT (*Programme National de la Politique de Planification du Territoire*) de 2007, publié par le gouvernement portugais, la quasi totalité de la région est considérée en zone critique en ce qui concerne la démographie. La structure spatiale est donc de type condensée en tension avec un dépeuplement des campagnes fort et une

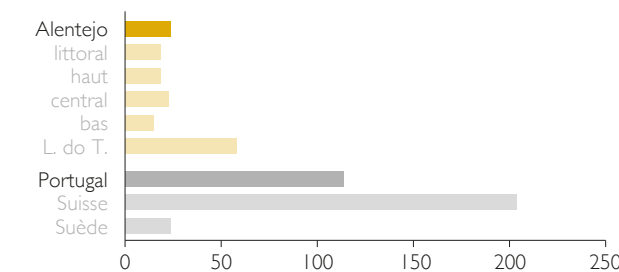
Variation de la population résidente au Portugal (%)
source: INE



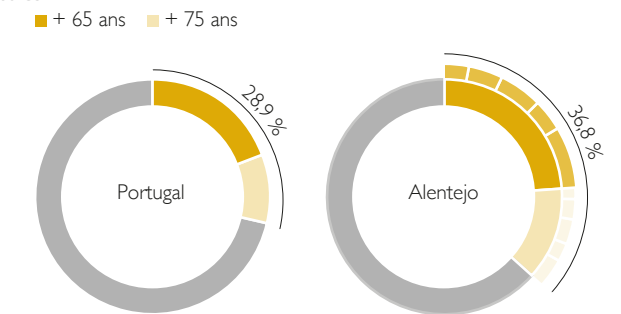
Taux de croissance de la population 2012 (%)
source: INE



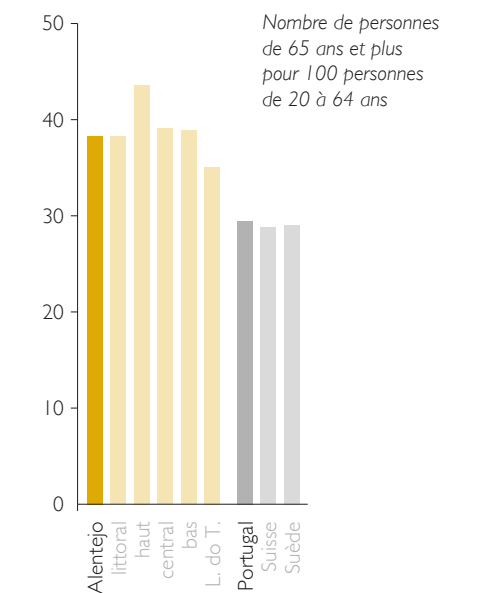
Densité de population 2012 (hab/km²)
source: INE



Composition de la population 2012
source: INE



Indice de dépendance aux personnes âgées 2012 (%)
source: INE



population concentrée dans des villes de petite/moyenne dimension. Le contraste urbain/rural est dès lors de plus en plus profond contribuant autant au risque de disparition de certaines agglomérations de petite dimension en manque d'attractivité comme à l'abandon pur et simple des campagnes et par extension la perte d'un caractère et d'une identité paysagère. Cette dernière notion sera d'ailleurs l'un des éléments-clé de ce travail afin de comprendre la région de l'Alentejo.

I. CONTEXTUALISATION

Situation territoriale
 Situation socio-économique
 Enjeux contemporains



5 Travail aux champs

Données économiques

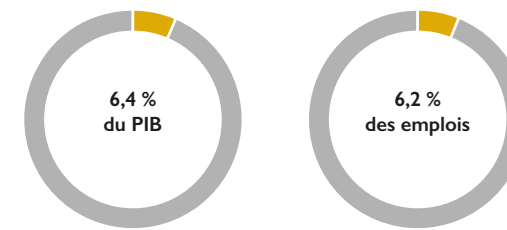
L'Alentejo, en écho à son poids démographique, constitue une part assez faible dans l'ensemble de l'économie nationale, en tout cas en termes de valeur ajoutée brute (VAB) et d'emploi. Ainsi, la VAB régionale représentait uniquement 6,4 % du total et l'emploi 6,2%. Il n'en reste pas moins qu'il incarne, dans certains domaines d'activités, une importance relativement plus forte. Citons notamment le secteur primaire, à savoir l'agriculture, la production animale, la sylviculture et la pêche, qui correspond à une VAB de 26,4% du total portugais pour ce secteur. Ainsi, proportionnellement la production de richesse issue du secteur primaire est quatre fois plus élevée en Alentejo que pour le Portugal. Ce poids significatif est naturellement à mettre en regard avec la tradition agricole de la région et par extension à son identité. C'est d'ailleurs à travers ce domaine que j'aborderai la thématique du paysage culturel dans le chapitre 2. Toutefois, malgré sa part importante dans le secteur primaire national, l'agriculture et ses dérivés ne constituent déjà plus l'activité principale de la région. La tertiarisation de l'économie ainsi que la globalisation ont donc entraîné son affaiblissement jusqu'au point où les revenus actuels régionaux sont maintenant concentrés dans les services et dans une moindre mesure le secteur secondaire.

La productivité globale de l'Alentejo se situe au-dessus de la moyenne nationale enregistrant même la seconde meilleure position au vu des autres régions. Cette situation s'explique par la coexistence de deux forces antagonistes dont l'une tire l'autre vers le haut : des activités à basse productivité telles que l'agriculture traditionnelle ou le commerce de détail avec des branches à productivité très élevée, particulièrement le port de Sines dans l'Alentejo Littoral qui touche des revenus conséquents de sa plateforme industrielle et logistique ainsi que par les activités extractives minières dans le sud.

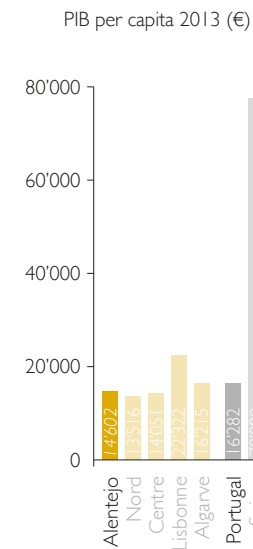
Ouverture externe

L'orientation exportatrice de l'Alentejo se situe dans la moyenne nationale révélant tout de même des disparités au sein des sous-régions qui le constituent. L'Alentejo Littoral et le Bas Alentejo se taillent un indice d'intensité exportatrice particulièrement élevé, dû logiquement aux activités minières et au port de Sines. L'investissement direct étranger constitue, quant à lui, un indicateur intéressant de l'attractivité de la région, de ses atouts et faiblesses. Ainsi, selon une étude publiée en 2008, issue d'entretiens effectués à des entreprises étrangères, les

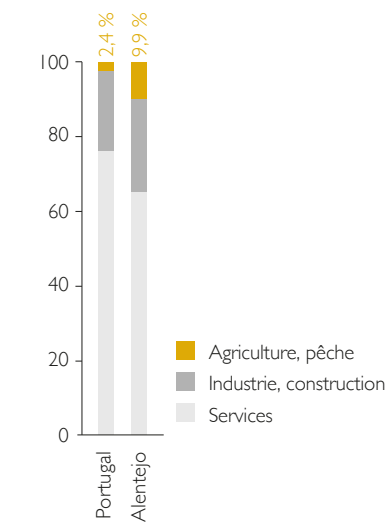
Part de l'Alentejo dans l'économie nationale 2013
 source: INE



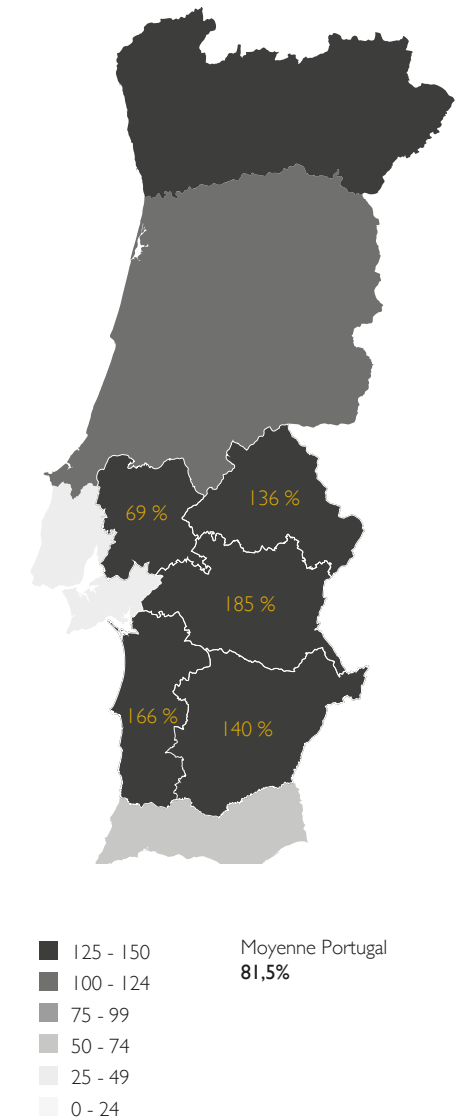
PIB per capita 2013 (€)
 source: INE



Répartition de la VAB par activités 2013 (€)
 source: INE



Taux de couverture des importations par les exportations 2013 (%)
 source: INE



avantages et désavantages suivants émergent.

Avantages

- Espace
- Disponibilité d'eau
- Facteurs climatiques
- Main d'œuvre bon marché ou adaptée à l'activité
- Soutiens financiers
- Projets structurants prévus

Désavantages

- Insuffisance du marché / distance aux grands centres de consommation
- Localisation au sein d'un Parc naturel
- Difficulté de recrutement et fixation de main d'œuvre

Spécialisation

En terme de spécialisation économique, l'Alentejo apparaît comme une région très peu spécialisée où les activités à même d'engendrer de la compétitivité ne revêtent pas une importance significative. Ainsi, ni les industries de haute et moyenne-haute technologie, ni les services intensifs en connaissances ne présentent de caractères particuliers dans la région. Le seul segment dégagant une certaine spécialisation est naturellement le secteur primaire où l'Alentejo possède des qualités indéniables. Cela renforce donc l'idée que l'identité de la région passe d'une manière ou d'une autre par l'agriculture et par extension sa ressource principale, le sol.

I. CONTEXTUALISATION

Situation territoriale
 Situation socio-économique
 Enjeux contemporains



6 Population

Enjeux contemporains

Comme énoncé ci-dessus et afin de conclure quelque peu cette première partie, il convient de revenir sur les enjeux contemporains de la région de l'Alentejo.

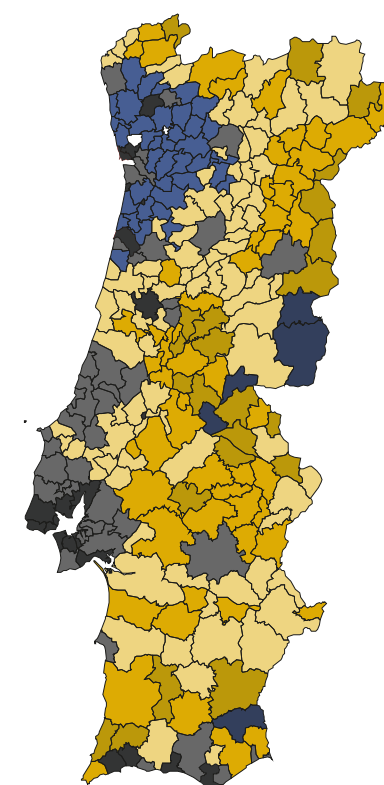
Afin de mieux comprendre la dynamique d'abandon à laquelle doit faire face l'Alentejo, seront présentés quelques résultats d'une étude effectuée à l'Université d'Évora en 2006 à propos de l'abandon dans les zones rurales au Portugal. Elle permet de comprendre, en croisant différents éléments tels que l'occupation du sol et le secteur agricole, la nature et le rôle potentiel que peuvent jouer les territoires, les différenciations qui s'opèrent entre eux afin d'en tirer les capacités adéquates.

Démographiquement, il doit faire face une situation des plus problématiques, qui sous-tend presque les autres enjeux d'ordre économique, naturel ou social. Ainsi, le vieillissement effectif de sa population combiné à un exode des jeunes vers les centres urbains principaux formule la question de la fixation des individus à un territoire donné. Cette dernière notion dénote, à mes yeux, l'idée même de l'inégalité territoriale en Alentejo. La tertiarisation de la société engendre un abandon des campagnes tout en favorisant quelque peu les villes malgré l'importance encore notable du secteur agricole.

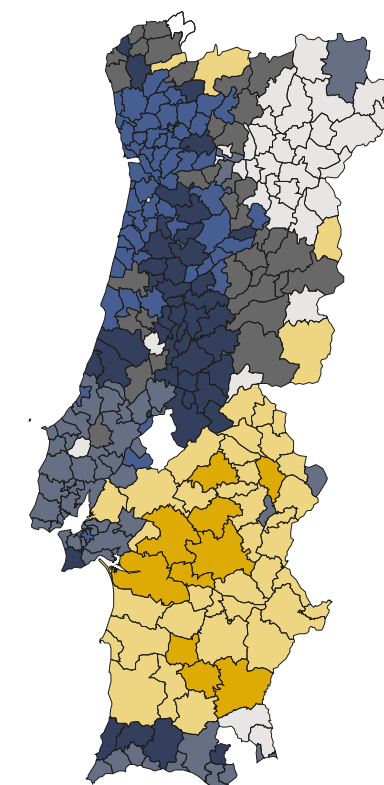
Comment faire face à cette crise démographique dans la région ? Quels outils pouvons-nous invoquer pour répondre au phénomène de dépeuplement et de vieillissement de la population ?

L'environnement et l'essence-même du territoire *alentejano* présentent peut-être un axe possible d'études qui sera justement présent dans cet énoncé. Un territoire tel que celui-ci est par définition l'identité d'une région et de ses habitants. En effet, la composante rurale importante dans son panorama économique et sociétal exprime exactement un contexte précis, un lieu aux conditions bioclimatiques spécifiques, un territoire, l'Alentejo...

Économiquement, il reflète sa démographie avec une masse critique difficilement atteignable pour une rentabilité optimale de certaines activités. Malgré tout, comme vu ci-dessus, la région possède des avantages indéniables autant dans ses conditions physiques (climat, ensoleillement, sol), humaines (main d'œuvre bon marché notamment) et structurelles (projets infrastructurels prévus).



Carte A



Carte B

Cartes de caractérisation territoriale
 source: Étude "Abandon au Portugal" 2006

Carte A - Dynamiques socio-économiques

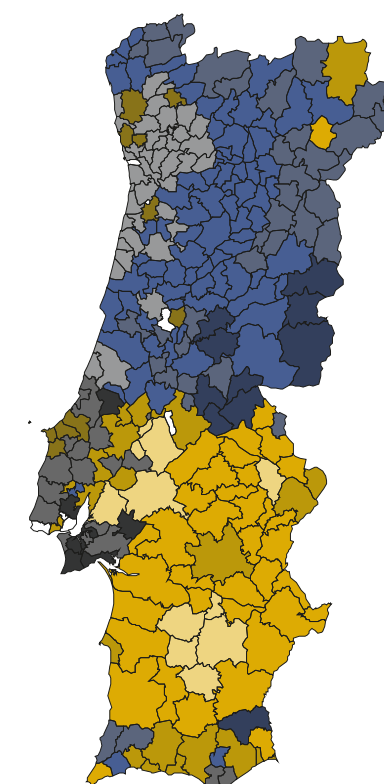
- 6 - Urbain et dynamique
- 1 - Périurbain dynamique
- 5 - Jeune, importance du secteur secondaire
- 2 - Conditions socio-économiques plutôt problématiques
- 7 - Graves problèmes socio-économiques
- 4 - Disqualifié et immobile
- 3 - Problèmes socio-économiques plutôt atténués

Carte B - Dynamiques du secteur agricole

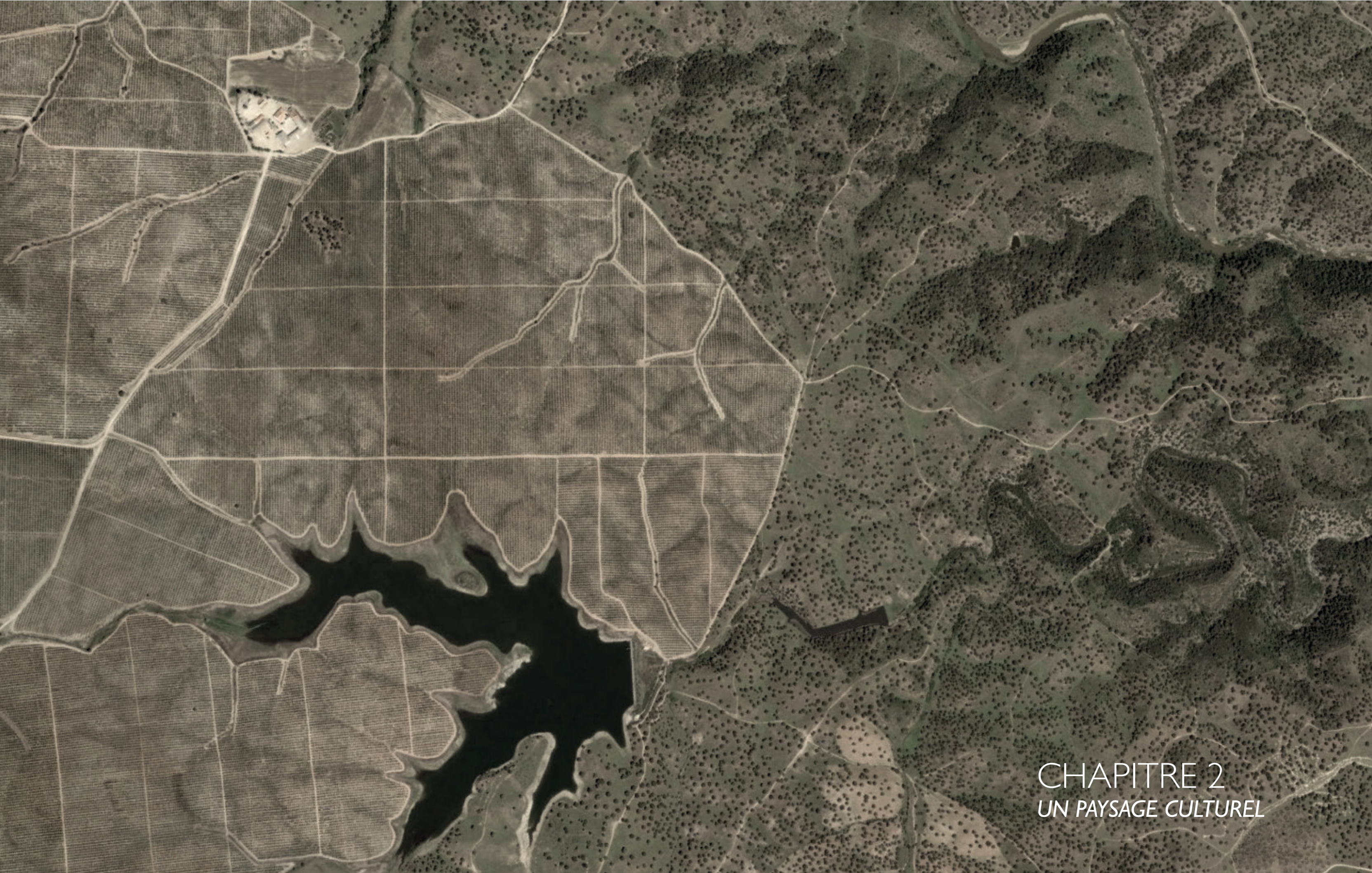
- 1 - Petite exploitation, tendance à l'intensification
- 2 - Déclin du secteur agricole et essor de la forêt
- 3 - Agriculture de type expansive en déclin
- 6 - Poids social élevé avec une certaine stabilité agricole
- 5 - Diversité, dynamique en petite propriété
- 4 - Très grande propriété, caractère extensif
- 7 - Propriété moyenne, tendance à l'augmentation, extensif et grand poids de la population agricole

Carte C - Clustering final

- 1 - Urbain
- 10 - Périurbain avec agriculture diversifiée
- 2 - Périurbain dynamique
- 8 - Agricole en intensification
- 6 - Agricole en processus d'urbanisation
- 4 - Agricole intensif
- 7 - Agricole extensif
- 3 - Forestier dégradé
- 9 - Agriculture et forêt traditionnelles
- 5 - Forestier marginal e disqualifié



Carte C



CHAPITRE 2
UN PAYSAGE CULTUREL

2. UN PAYSAGE CULTUREL

Une culture de la terre
Une relation à l'eau
Une façon d'habiter
Une représentation immatérielle

“The cultural landscape is fashioned out of the natural landscape by a culture group. Culture is the agent, the natural area is the medium, the cultural landscape is the result.”

(Carl Sauer, 1925)

UN PAYSAGE CULTUREL

Cette première partie abordera la question de l'Alentejo en tant que paysage culturel. Connaître la définition de ce type de dispositif et tenter d'en extrapoler les traits principaux dans le contexte de la région étudiée seront au centre des thématiques de ce chapitre. Pourrait-on classer l'Alentejo comme un paysage culturel ? Dans quelle mesure exprime-t-il une pensée collective ou du moins une manière de spécifier une population qui l'habite, l'exploite, le pense ? L'approche se fera donc selon quelques thèmes seyant au paysage en tant qu'entité physique mais aussi en tant qu'entité mentalement construite et cohérente. La terre, l'eau, les lieux de vies et les représentations immatérielles constitueront les biais dans la compréhension de cette région.

Mais avant tout, il convient de comprendre le concept de paysage culturel, issue de la Convention de l'UNESCO datée de 1992.

Le paysage exprime autant la vision que l'Homme porte sur son environnement que l'environnement en tant que tel. Il transpose, dans ses sens, la relation qui s'établit entre l'être humain et la nature, les liens qui se créent au sein de ces interactions. Ainsi, il devient le support de nos vies, de notre existence et la base sur laquelle nous pouvons bâtir un type de culture, une manière de l'habiter. Adjoindre le terme *culturel* peut sembler superflu tellement il semble in-

clus à la notion de paysage, alors pourquoi les assembler ? Selon l'UNESCO, cette sorte de redondance, sert à exprimer l'interdépendance existante, ou sensée exister, entre les hommes et l'environnement combinée à la présence d'éléments tangibles et intangibles exprimant une valeur culturelle.

Les géographes définissent alors le paysage culturel en tant que *“produit concret et caractéristique de l'interaction entre une communauté humaine donnée, incarnant certaines préférences et potentiels, et un ensemble particulier de conditions naturelles. C'est un héritage de plusieurs âges d'évolution naturelle et de plusieurs générations d'effort humain.”* (Wagner and Mikesell, quoted in Fowler, 1999, p.56)²

Dans le contexte du Patrimoine Mondial, la notion de paysage culturel a subi un nouvel élan et valorisation qui lui a permis d'intégrer une gamme plus extensible de paysages. Cela va du paysage traduisant uniquement une valeur symbolique au paysage objet d'un façonnage par l'activité humaine. Un territoire perçu comme un paysage spécifique suscite dès lors la présence de valeurs culturelles qui se caractérisent à différents niveaux d'importance pour l'humanité. Ainsi, lorsque ces dernières sont universelles et exceptionnelles, le paysage est considéré comme un Paysage Culturel Patrimoine Mondial.



7 Paysage

Alentejo

Une culture de la terre

TERRA

*Parece que saíram de mim
Estas espigas
Tão quentes se me apresentam
Tão quentes se me oferecem
Estas papoilas
Do ventre desta terra
Quente e doce
Altivos sobreiros
Oliveiras prenes de azeite
Que nos alimenta e alumia
Vida que a terra nos dá ...*

Belmira Besuga in "Alentejo até aqui"



2. UN PAYSAGE CULTUREL

Une culture de la terre
Une relation à l'eau
Une façon d'habiter
Une représentation immatérielle

Un paysage modifié

Le paysage portugais se distingue globalement en deux grandes types dont l'Alentejo constitue la majeure partie de l'un d'entre eux. Nous trouvons un paysage compartimenté en tension entre l'agriculture et la forêt au nord du Tage et un paysage arboricole dispersé de type méditerranéen au Sud. (Magalhães, 2003). Ce dernier, dont l'Alentejo fait partie, se caractérise par une adaptation spécifique de la forêt à un sol pauvre et un climat sec. Ces conditions engendrent donc une approche au territoire différente du Nord dans le sens où les choses se font de manière plus respectueuse peut-être, ou du moins, plus mesurée afin de ne pas perdre le fragile équilibre existant. L'arbre joue un rôle prépondérant dans l'harmonie terrienne en s'établissant dans une certaine dispersion au sein du territoire pour des raisons rationnelles telles qu'un rayonnement solaire et un apport en matière organique suffisants. Ce sont également ces caractéristiques qui amèneront la mise en place d'un système d'exploitation très spécifique à la région avec son paysage propre, le *Montado*, dont nous parlerons ci-dessous.

L'état du paysage alentejano est le résultat d'un long processus de modification au cours du temps. Son évolution a été ponctuée de grands changements, apparus notamment au 19^{ème} siècle par l'intervention humaine à travers la mise en place de l'agriculture intensive. Ce façonnage du territoire

permet d'aborder la relation complexe entre l'être humain et la nature, entre l'exploitant et l'exploité, dans ce cas, le territoire. La valeur attribuée à l'exploité n'est d'ailleurs pas forcément négative mais elle équivaut à l'idée de tirer parti d'une ressource disponible, à savoir le sol dans notre cas, tout en admettant sa gestion durable.

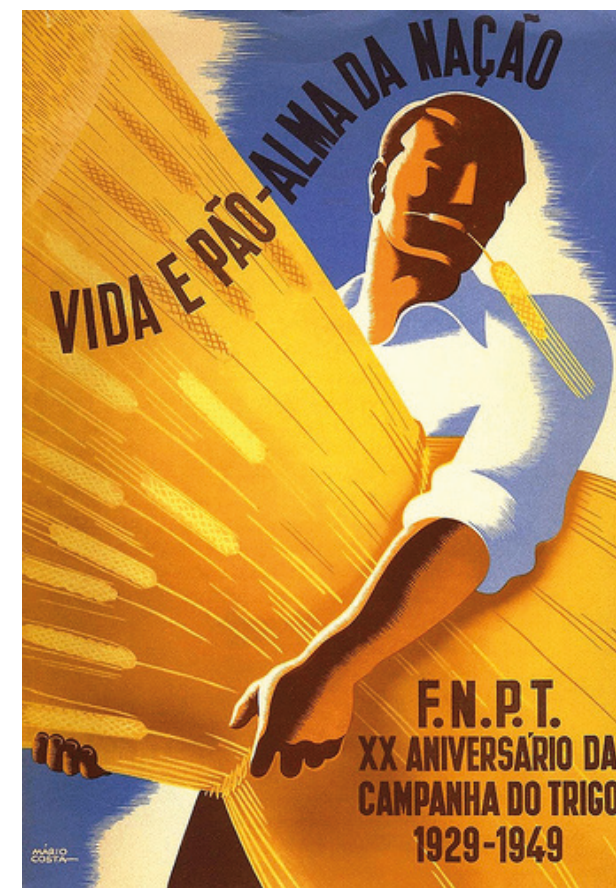
Les conditions territoriales et climatiques de cette région participeront très tôt à sa "marginalisation", son retard par rapport au Nord. Elles poseront déjà les bases de ce qui se profile aujourd'hui dans la situation socio-économique de l'Alentejo évoquée ci-dessus. La pauvreté du sol ainsi que sa surexploitation

En ce moment, "on peut dire que le val oblique du Tage divise le Portugal peuplé du désert, le Portugal culte de l'inculte, et la première nécessité de notre économie interne est de compenser ces deux moitiés, d'unifier ces deux parties..." (Martins, 1887; Raposo, 1977, p. 85)³

Afin de faire face à ce schisme territorial portugais, une série de mesures ont été établies au cours du siècle dont notamment l'obligation de cultiver les terres laissées à l'abandon. Elles permirent une augmentation non négligeable de la population venue de l'extrême Nord et de l'intérieur

du pays qui se mit à cultiver la terre, réduisant quelque peu les surfaces de *charneca*⁴ ainsi qu'engendrant un défrichage massif de certaines zones. Nous relevons donc des implications humaines au sein de l'Alentejo avec cette idée d'un modelage paysager originaire autant de raisons économiques que politiques. Cette tendance soutient l'idée d'une région particulièrement impliquée et liée à son sol, sa terre.

Il en est de même au 20^{ème} siècle avec le lancement de la Campagne dite du Blé (*Campanha do Trigo*) par le gouvernement autoritaire à partir de 1929 combinée à une recherche d'autosuffisance alimentaire. Les autorités intervenaient ainsi dans la production-même en assurant aux agriculteurs un prix des céréales avantageux. Conséquemment, on assiste à la disparition quasi complète du paysage de la *charneca* tout en augmentant considérablement les aires destinées à la culture de céréales. Cette campagne fonctionna particulièrement bien dans les premières années et marqua assez fortement l'histoire agraire de l'Alentejo. On put même exporter du blé lors de très bonnes années, ce qui permit de changer positivement l'image véhiculée par la figure de l'agriculteur au Portugal. La profession fut totalement revalorisée.



8 Propagande pour la Campagne du Blé

Au niveau du territoire, cette campagne se fera en complémentarité avec l'essor du transport de marchandise par le rail. Elle facilitera et favorisera donc les échanges tout en renforçant la structuration de l'Alentejo par le chemin de fer. Cette dernière notion sera abordée plus en détail dans le chapitre relatif au réseau ferroviaire.

Malgré cela, des conséquences négatives apparurent très rapidement. L'abandon de la traditionnelle rotation des cultures et avec elle, le repos nécessaire de la terre provoqua un effondrement de la qualité des sols ainsi que de leur fertilité. De plus, comme l'on avait repoussé la céréaliculture jusque dans des terres qui n'étaient pas forcément adaptées, notamment sur les pentes, on assista à une recrudescence de l'érosion des sols, rendant tout le système particulièrement vulnérable.

La situation est d'ailleurs d'actualité dans certaines parties de l'Alentejo où le réchauffement climatique, par accentuation du phénomène de désertification, met les sols sous grande pression. L'érosion des terres et leur pauvreté est une question centrale dans le développement régional et amène les autorités à agir pour trouver des solutions. Pour revenir à la Campagne du Blé, ce désastre écologique engendra par ailleurs un bouleversement économique

2. UN PAYSAGE CULTUREL

Une culture de la terre
Une relation à l'eau
Une façon d'habiter
Une représentation immatérielle

lorsque le rendement ne suffisait plus à subvenir aux besoins. L'engouement pour le blé retomba dès lors à partir des années quarante pour ne revenir qu'en 1975 suite à la Révolution de Cœillets.

A la fin des années cinquante, un second plan agricole crée une dépendance de l'agriculture encore plus forte face à l'industrie profitant alors à l'abandon des terrains et alimentant un exode rural particulièrement marqué à cette époque. L'Alentejo perd ainsi 5% de sa population. Parallèlement, cet abandon permet l'expansion du *montado* mais aussi des forêts d'eucalyptus. Ces dernières se présenteront d'ailleurs en "concurrentes" du *montado* venant coloniser ses terrains. En effet, l'attrait de l'eucalyptus réside dans sa rapidité de croissance et donc d'une disponibilité de bois plus importante. A l'inverse, "l'eucalyptisation" à outrance réduit considérablement la biodiversité en comparaison d'un système de *montado* amenant la question de sa préservation.

Entre les années soixante et septante, la région vient même jusqu'à perdre 20% de sa population. La Campagne du Blé qui visait l'amélioration des conditions de vie des agriculteurs et un panorama plus favorable s'est soldé par une pénalisation des petits producteurs et des habitants face

aux grands propriétaires terriens.

La Réforme agraire de 1975, juste après la Révolution des Cœillets, fait particulièrement écho à tout cela, en tentant de résoudre les problèmes de la grande propriété. En effet, les propriétaires n'étant généralement pas concernés par ce qu'il se passait en Alentejo, n'investissait peu ou pas du tout conduisant même à un laisser-aller général des terrains. Ainsi, cette réforme prend ses racines dans un mouvement de travailleurs ruraux qui formèrent des coopératives dans le but d'un transfert de la propriété du privé au collectif. C'est également pendant cette réforme que les céréales, dont le blé, sont remis sur le devant de la scène ; ce qui conduisit à une répétition presque identique des mêmes erreurs que pendant la Campagne du Blé de la fin de la première moitié du siècle.

L'entrée dans l'Union Européenne en 1986 accentue les difficultés au sein de l'agriculture *alentejana*. En effet, des mesures de contrôle sont mises en place à travers des quotas de production à respecter. Elles sont particulièrement controversées encore aujourd'hui dans le débat public de par leur propension à limiter les récoltes des populations rurales alors que le Portugal doit, par exemple, importer la quasi-totalité de son blé. Selon certaines voix, l'adhésion n'a



9 Manifestation à Beja pour la Réforme agraire



10 Fresque en soutien à la Réforme agraire

fait que décimer l'agriculture portugaise en mettant le pays encore plus dépendant de l'Union Européenne.

Actuellement, la majorité du territoire régional se dépeint par des usages agricoles et forestiers. Les exemples les plus emblématiques sont constitués par l'aridoculture⁵ intensive vers Beja, les champs irrigués et l'hortofloriculture en *Lezíria do Tejo* et sur le littoral et enfin les *montados* pour la partie forestière, dont nous parlerons ci-dessous.

Réflexions conclusives

L'évolution du paysage agricole *alentejano* exprime pour moi un lien indéfectible entre les personnes qui doivent vivre ce territoire, autant des autochtones que des allo-gènes venus d'ailleurs, et la terre. Le tellurique équivaut dans cette région à sa plus grande richesse, du moins au long de son histoire et marque par conséquent un caractère identitaire à respecter, voire à valoriser dans des temps où la tertiarisation des économies pousse à la globalisation et à la perte d'un type d'identité primaire. Les différents types de paysages, intrinsèques ou apparus dans le temps, constituent un palimpseste qu'il est intéressant de valoriser, de préserver. Présents dans les coutumes des habitants, les

structures agricoles permettent de comprendre au mieux l'identité de cette région, sa culture propre.

D'ailleurs, il en ressort la notion de multifonctionnalité du paysage rural qui exprime de manière assez appropriée, les enjeux que vivent justement ces organisations rurales actuellement et l'évolution des paysages.

"La recherche d'autres usages et fonctions pour le paysage rural s'est multiplié (Correia, 2007), développant ainsi le concept de Multifonctionnalité du Paysage Rural, qui définit le rural comme un espace dominé par l'agriculture mais aussi par d'autres activités, qui occupent maintenant une place plus importante, comme la conservation et préservation des ressources naturelles, des activités de loisirs et la protection de l'identité culturelle et patrimoniale, qui peuvent former ou non un mosaïque" (Veire et al., 2006; Correia, 2004)

"La Multifonctionnalité du Paysage Rural est considérée par Galvão et Vareta (2010) comme la superposition du paysage patrimoniale, valorisé par son esthétique et valeur culturelle, avec le paysage quotidien, découvert par les habitants dans leur tâches journalières."

2. UN PAYSAGE CULTUREL

Une culture de la terre
Une relation à l'eau
Une façon d'habiter
Une représentation immatérielle



11 Paysage de Montado

Montado - un paysage identitaire

Évoquer l'Alentejo nécessite forcément de parler du *montado*, ce paysage et système d'exploitation des ressources particulièrement contextuel au territoire donné. En effet, il dénote une unité de paysage assez exceptionnel en Alentejo que l'on peut difficilement éviter. De nouveau, il met en perspective la nature et l'être humain dans la façon dont ce dernier a créé et opéré son environnement. C'est également en Alentejo que ce paysage, équivalent à une chênaie plus ou moins claire, a cultivé ses traits caractéristiques les plus profonds.

Le *montado* aurait émergé lors des premières interventions humaines sur la forêt méditerranéenne grâce au feu et des ressources que lui offrait la frondaison des arbres. Il est intéressant de noter qu'il est une création humaine qui possède, à mon sens, les caractéristiques principales à même de répondre à la notion de patrimoine culturel évoquée ci-dessus. En effet, il est si contextuel à cette région, à cheval entre l'Espagne et le Portugal, que l'on ne le trouve nulle part ailleurs dans le monde. Il participe donc à l'identité régionale d'un élément fabriqué par les populations qui ont habité et continuent à habiter ce territoire.

Il se rapporte originellement à un système productif traditionnel reposant autant sur la culture de champs que sur l'élevage et la forêt. Ce régime *agro-sylvo-pastoral* se

caractérise par une approche harmonieuse envers la nature tentant de préserver un équilibre où chacun des types de production pratiqué est interdépendant de l'autre, une sorte de symbiose terrienne. Les différents composants du *montado* évoluent donc ensemble au sein des variations temporelles dictées par les périodes de jachère : la couverture forestière, les pâturages, les cultures extensives à base de céréales, les jachères où vont paître les animaux définissent l'essence même de ce type de paysage. Même si l'aspect agricole a été essentiel dès les premières mises en place de *montados*, il est actuellement moins présents, spécialement à cause de l'appauvrissement des sols, par nature déjà fragiles. On s'attache donc plutôt actuellement à une valorisation du système pastoral et de la sylviculture.

Le *montado* constitue une particularité de l'Alentejo ainsi que d'une partie de l'Estrémadure espagnole, occupant une superficie d'environ 2,5 millions d'hectares répartis à 20% et 80% respectivement. Il en existe deux sortes principales, le *Montado de Azinha* (Chêne-Vert) et le *Montado de Sobro* (Chêne-Liège).

Le premier est le plus répandu et constitue un système multifonctionnel composé principalement de chêne-vert et de pâturages pour le porc noir si reconnu dans la région. De



12 Montado de Sobro

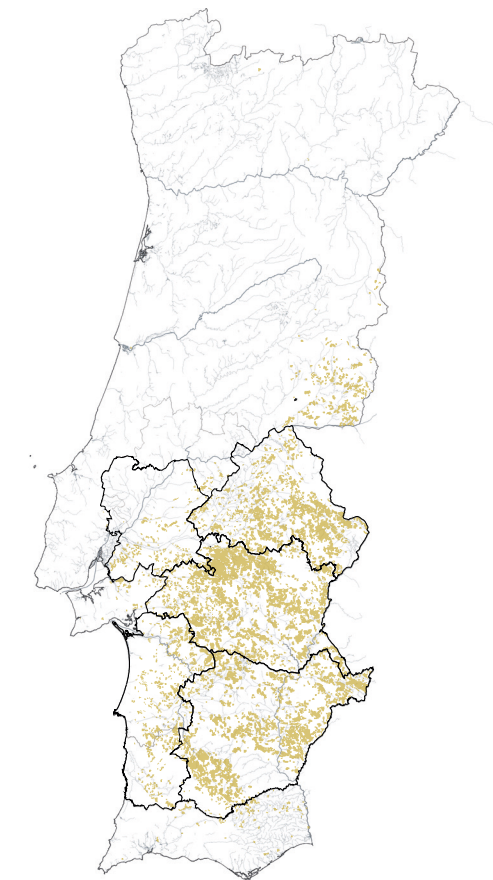


13 Montado de Azinha

ce fait, il arbore une composante pastorale nettement plus importante que dans le *Montado de Sobro*, qui lui se détache par une intensité plus forte de la composante forestière à travers l'extraction du liège notamment.

Ainsi, ce dernier engendre un paysage à l'aspect plus forestier où les arbres sont taillés de façon à privilégier le tronc pour fournir le plus de planches de liège. Il se situe majoritairement dans la région *alentejana*, qui abrite, avec 33% de la surface mondiale, la plus grande extension de chênes-liège au monde faisant du Portugal le premier exportateur de liège et fabricant de bouchons. Les raisons de la prédominance du *Montado de Sobro* dans cette région est à trouver dans la proximité de l'océan atlantique qui génère des conditions idéales pour ce type d'arbre. De plus, dans un environnement naturel particulièrement pauvre et fragile, il représente le meilleur moyen de mise en valeur de cette terre précieuse. C'est d'ailleurs pour cela que cet arbre est très respecté des producteurs qui voient en lui le fruit de leur subsistance.

Les caractéristiques contextuelles très fortes qui entrent en ligne de compte dans le fonctionnement de ce système évoquent certainement quelque chose de son ancrage à une région, à l'évolution qu'elle a pris dans la traversée des âges. Les deux sont indissociables l'un de l'autre.



Carte de la répartition des montados - systèmes agro-pastoraux - 1:5000000
source: CORINE Land cover

□ Frontières nationales
□ Divisions administratives - NUTS II
□ Cours d'eau
■ Montado - système agro-pastoral

L'Alentejo détient, grâce à lui, un patrimoine naturel et culturel très riche qui se révèle par une continuité temporelle forte à travers les générations. La confrontation de l'Homme avec ce territoire à donner naissance à un paysage à l'identité propre qui se transcrit par ce système d'exploitation en adéquation avec les conditions édaphiques⁶ et climatiques tout en présentant des qualités de durabilité environnementale, sociale et économique.

Le *montado* est considéré comme un élément principal de grande biodiversité du paysage européen et s'exprime comme un espace typique des cultures méditerranéennes.

2. UN PAYSAGE CULTUREL

Une culture de la terre
 Une relation à l'eau
 Une façon d'habiter
 Une représentation immatérielle

“Le paysage est l'expression de l'espace qui est vécu par l'Homme. (...) Le paysage est plus riche, lorsque plus polyvalent. (...) Une polyvalence est un paysage qui possède vignes, moissons, irrigation, vergers, etc.”

(Ribeiro Telles, 2004, p.5)⁷

Production terrienne

En abordant le paysage de l'Alentejo à travers l'élément terre, il convient d'avoir un aperçu des différentes productions tirées de l'exploitation de cette ressource. Ainsi, comme expliqué lors du premier chapitre, le secteur primaire revêt une importance significative au sein de cette région et constitue, à l'heure actuelle, le seul domaine de réelle spécialisation économique mais aussi culturelle.

De manière générale, la productivité dans la région *alentejana* est nettement plus élevée que le reste du pays pour le secteur agricole avec une dimension moyenne de la surface agricole utilisée (SAU) des exploitations aussi largement plus élevée. La grande propriété correspond à une caractéristique typique de la région; nous l'aborderons dans la partie sur la façon d'habiter ce territoire.

Les principales cultures sont les céréales dont le maïs et le blé notamment, la vigne et l'olivier entre autres.

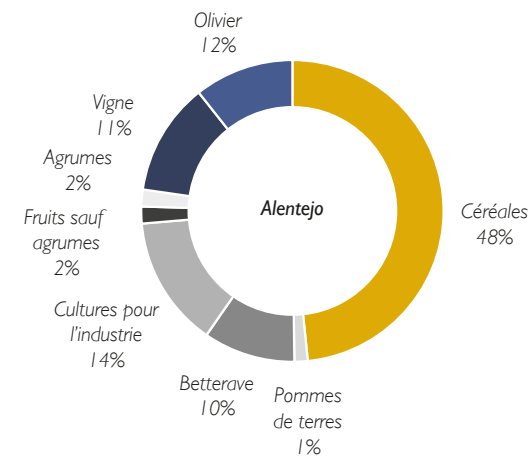
L'olivier et la vigne ont notamment été introduit à l'époque romaine avec l'implantation d'un nouvel art de vivre, renforcé par la suite sous domination arabe. En effet, le sud à cette époque-là se démarquait par une remarquable ouverture à d'autres civilisations.

Dans la sylviculture, le liège issu du *montado* est bien évidemment le produit d'exception et une spécificité portu-

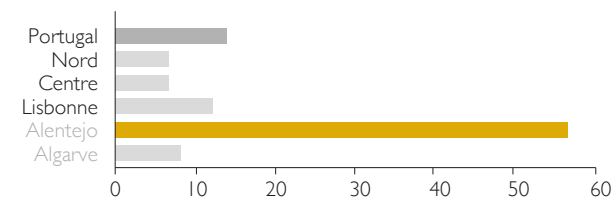
gaise. Présentant des caractéristiques exceptionnelles, ce matériau voit son utilisation se diversifier de plus en plus. Il est également le gage de la longévité du système de *montado* car il offre notamment une protection redoutable contre les incendies de forêts que le pays connaît bien. En effet, il empêche ce dernier de se propager aux parties vitales de l'arbre le maintenant alors en vie.

Les cultures emblématiques de la région représentent tout une série de paysages qui enrichissent la palette de motifs caractéristiques de l'Alentejo. Les quadrillages des oliviers, les rayures des vignes, les pois irréguliers plus ou moins denses du *montado*, les textures continues de champs de blé, les sillons profonds de l'agriculture sèche forment le décor diversifié du territoire *alentejano*. Les saisons jouent également un rôle fascinant dans l'évolution visuelle du paysage. La transformation opérée au fil des mois est d'autant plus exceptionnelle qu'elle exprime des atmosphères radicalement différentes. Entre l'impression désertique de l'été et les collines fleuries du printemps, vivre ce territoire revêt d'une richesse d'aspects considérable.

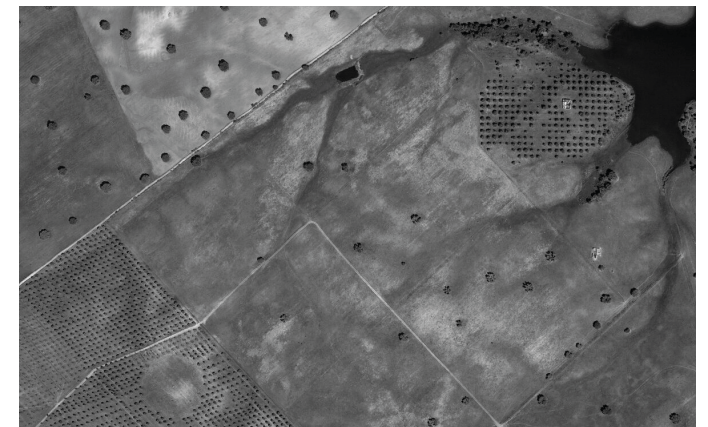
Répartitions des productions agricoles en Alentejo 2006 (%)
 source: Alentejo 2030



Superficie agricole utilisée par exploitation 2013 (ha)
 source: INE



14 Motifs agricoles



15 Motifs agricoles

Exploration minière

Dans un tout autre registre, le sol recèle d'autres richesses en Alentejo. Sa situation géologique au dessus de la ceinture pyriteuse ibérique lui a permis le développement d'extractions minières de cuivre et de zinc. Cette activité est ancrée dans le sud de la région depuis très longtemps avec une prise de conscience de la présence de ces minerais avant même la période romaine. L'exploitation industrielle commença quant à elle vers le milieu du 19ème siècle dans deux zones distinctes, les mines de *São Domingos* et celle de *Aljustrel*. Les premières ont fermées pour cause d'épuisement des minerais à la fin des années soixante alors que l'autre est toujours en activité actuellement, étant même en mains portugaises. Une seconde mine, *Neves-Corvo*, est également en fonctionnement et constitue un employeur majeur du Bas Alentejo. Il est à noter qu'on y procède qu'à l'extraction des minerais bruts et qu'ils sont donc directement expédiés hors du pays vers des fonderies.

Un point intéressant au sujet de ces mines réside dans l'infrastructure nécessaire au transport du produit extrait. Le train a ainsi joué et continue de jouer un rôle majeur dans leur acheminement avec la présence encore actuellement de lignes de chemin de fer connectant ces plateformes aux lignes de transport de marchandises principales du pays.



16 Mines de Neves-Corvo



17 Mines de Neves-Corvo

Alentejo

Une relation à l'eau



2. UN PAYSAGE CULTUREL

Une culture de la terre
Une relation à l'eau
Une façon d'habiter
Une représentatoin immatérielle



18 Réservoir et irrigation dans le paysage alentejano

Une nature transformée

La thématique de l'eau est un élément au centre des considérations dans la compréhension de la région et de l'évolution de son paysage. En effet, comme les conditions climatiques sont caractérisées par de faibles pluies et un ensoleillement particulièrement important, notamment sur la partie intérieure de l'Alentejo, la question de l'approvisionnement en eau du territoire semble inévitable, d'autant plus que l'agriculture en est théoriquement un grand consommateur. Je parle ici de "théorique" car l'opposition entre deux types d'approche agricole où l'eau représente la pierre angulaire, fait justement écho au paysage *alentejano*, que l'on parle de la composante culturelle ou physique.

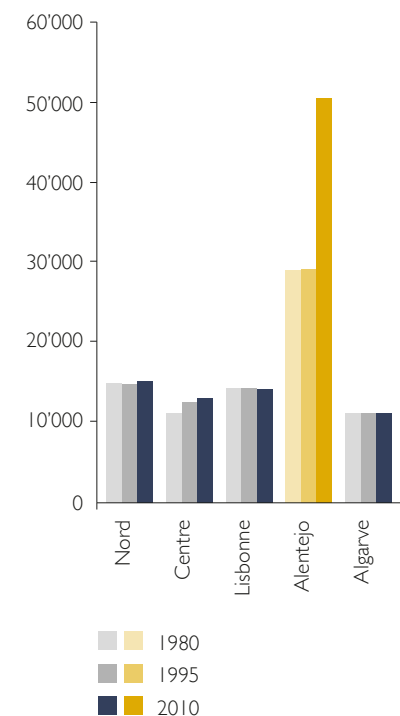
Ainsi, la culture sèche, traditionnelle et historiquement présente dans la région est sujette, au gré des avancées technologiques en matière d'eau, à confrontation avec des types de cultures dites irriguées. Certaines plantations deviennent donc réalisables alors qu'elles ne l'étaient pas du tout auparavant.

D'un côté, les éléments qui font l'identité paysagère de l'Alentejo, tels que champs hivernaux de blé ou orge, la vigne, le *montado* ou encore la culture traditionnelle de l'olivier constituent l'agriculture sèche, *sequeiro* en portugais. Elle correspond à l'agriculture non-irriguée réalisée dans des régions où il tombe moins de 500mm de précipitations

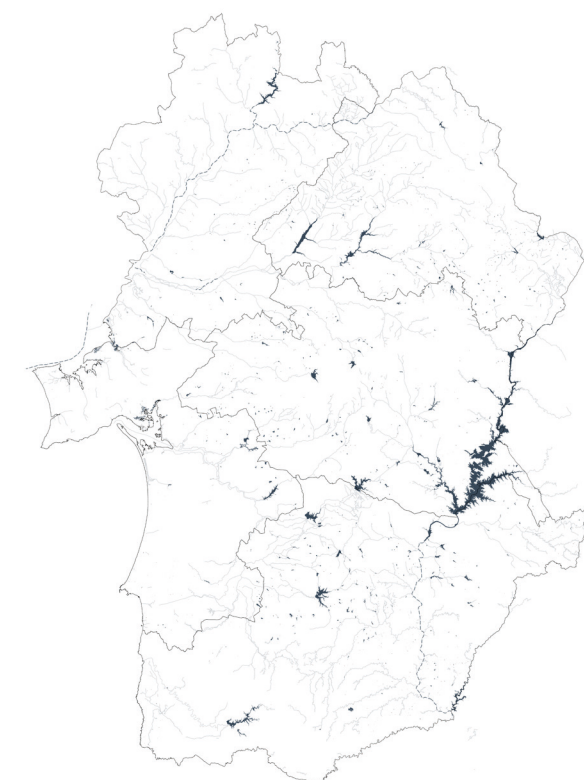
par année et dépend de techniques très spécifiques afin d'exploiter efficacement l'humidité réduite du sol. De l'autre côté, l'ouverture des possibles avec la possibilité d'irriguer les champs amène sur place de nouvelles cultures telles que vergers en tout genre, oliveraies intensives ou horticultures.

C'est dans cette dichotomie qu'il faut trouver un équilibre à l'avenir dans le processus de transformation qu'a vécu et vit en ce moment l'Alentejo. Un paysage est forcément appelé à évoluer et à suivre les avancées de son temps s'il ne veut pas "mourir" mais à quel point une certaine tradition ou manière de faire doit-elle être considérée au sein d'une région si l'on ne veut pas en perdre les racines, l'identité? C'est une notion élémentaire dans le processus de fabrication culturelle qui devrait relativement peser dans les prises de décisions même si un paysage varié et diversifié est un atout dans la vivacité d'un territoire.

Cette nouvelle donne est rendu possible par l'apparition, ces dernières années de nombreux barrages et lacs de rétention dont le plus connu et le plus grand est sans conteste le barrage de l'*Alqueva* dont nous parlerons ci-dessous. La consultation de données statistiques démontre fortement cette tendance avec par exemple une hausse de 30% de la



Surface des corps d'eau 1980 - 1995 - 2010 (ha)
source: DG Território



Carte corps d'eau en Alentejo
source: openstreetmaps

surface occupée par des corps d'eau entre 1980 et 2010 au Portugal. L'Alentejo possède d'ailleurs le pourcentage le plus élevé de corps d'eau en rapport au territoire national ainsi qu'une variation positive extrêmement forte ces trente dernières années. L'ouverture du barrage de l'*Alqueva* et son gigantesque lac artificiel y sont bien évidemment pour quelque chose.

La multiplication des retenues d'eau et des lacs ont métamorphosé la perception que l'on pouvait avoir du paysage *alentejano* autant dans le visuel que dans la pratique. En effet, au-delà du potentiel de nouvelles plantations et donc de nouveaux motifs naturels, ces étendues d'eau permettent une activation du territoire à travers la mise en place d'activités liées dans le domaine touristique notamment.

19 Vue satellite d'une partie du réservoir de l'Alqueva



2. UN PAYSAGE CULTUREL

Une culture de la terre
Une relation à l'eau
Une façon d'habiter
Une représentatoin immatérielle



20 Barrage de l'Alqueva

Alqueva - un bouleversement

Le projet d'Entreprise à Fins Multiples de l'Alqueva (EFMA) dont le grand barrage est la réalisation principale possède un impact sans précédents dans la région de l'Alentejo, en influençant directement non seulement les communes en lien avec la rétention d'eau, mais aussi celles en aval qui bénéficieront de nouveaux périmètres d'irrigations.

Les raisons qui ont poussés les autorités, avec la participation de fond communautaires européens, à la réalisation de ce projet majeur tiennent, à nouveau, dans les conditions particulière de cette partie de l'Alentejo avec son déficit pluviométrique et sa faible disponibilité en eau. Favorisant le développement régional, cet investissement vise à donner lieu à de nouvelles opportunités au niveau de l'agriculture et de l'approvisionnement public notamment tout en facilitant la mise en place de nouvelles activités. Il revêt une portée structurante dans la viabilisation socio-économique à long terme de la région.

Le barrage, dont la centrale hydroélectrique a été inaugurée en 2004, mesure 96m de haut avec une longueur de 458m. Le réservoir ainsi créé a mis huit ans à se remplir totalement entre 2002 et 2010 pour devenir le plus grand lac artificiel d'Europe le long de ses 83km de longueur et de ses 250 km² de superficie, soit légèrement plus grand que le

lac de Neuchâtel. La capacité totale de stockage équivaut à 4'150 millions de m³ d'eau.

La dénomination de *fins multiples* fait écho à la volonté d'exploiter cette nouvelle ressource considérable de manière intégrée et diversifiée. L'eau est ainsi utilisée pour l'usage domestique de 200'000 habitants, pour l'industrie, la production d'énergie propre, le tourisme et bien entendu l'agriculture. Au travers d'un réseau d'infrastructures diverses telles que barrages, conduites, réservoirs, stations de pompes, etc, 120'000 hectares de terres seront accessibles à l'irrigation au sein d'un système global d'arrosage dispensé par l'entreprise nouvellement créée. Il est à noter que la réalisation complète du plan d'irrigation originel s'est achevée en 2015 avec de nouvelles projections à l'avenir.

Malgré les avantages indéniables d'une telle installation pour le développement régional, elle n'en constitue pas moins un bouleversement majeur dans le paysage et pour les habitants de cette zone. D'une part, le passage d'un environnement de rivière avec son économie et ses habitudes sous-jacentes à un contexte lacustre aux étendues d'eau quasiment sans courant peuvent amener une certaine perturbation. D'autre part, l'exemple-type du renversement opéré par cette infrastructure a été la nécessité de dépla-



21 Ancien village de la Luz, (détruit et submergé)



22 Nouveau village de la Luz (reconstruit)

cer un village entier qui allait être submergé par le lac de l'Alqueva. Après nombres de tractations avec l'entreprise responsable du projet, la décision est prise de reconstruire le village de Luz à l'identique un peu plus haut sur le rivage. C'est ainsi qu'en 2002, un demi-millier de personnes environ sont déplacées dans un village fraîchement construit qui tente de garder les composantes structurantes principales de l'ancien village tout s'émancipant quelque peu. Rues, maisons, places, église, cimetière sont tous reconstitués. Et du jour au lendemain, les habitants sont appelés à quitter leur ancienne maison pour leur nouvel habitat, une sorte de déménagement collectif où chacun sera amené à contempler la destruction de son ancien chez-soi à quelques centaines de mètres.

Cet épisode forme un événement fort dans la vie d'une personne exprimant un changement particulièrement brutal qui reste ancré dans les mentalités. La situation actuelle, dix ans plus tard, ne fait pas l'unanimité. Les attentes pressenties avec ce nouveau village n'ont pas forcément été honorées et le village s'expose aux mêmes tendances socio-économiques de la région alors que les autorités en faisaient un modèle de résilience lors de son inauguration. En effet, le fonctionnement du système villageois et la vie n'ont pas réellement changé et se sont même appauvris. Les



23 Lac artificiel de l'Alqueva

réactions des habitants et usagers comportent pour la plupart ce message d'extinction de la vie de la communauté.

"Nous avons changer les vivants et les morts, mais nous n'avons pas changé de vie" (Maire du village)
"Oh Madame! On dirait une ville-fantôme!" (Un habitant)
"Le village est mort, sans vie aucune. On se promène dans la rue et on ne voit personne." (Une habitante)⁸

Ceci pose la question de la relation entre le développement de la région et de l'identité ou la culture traditionnelle en place depuis fort longtemps. Le changement est d'ordinaire synonyme d'adaptation mais dans ce cas précis, ne traduit-il pas un manque de repères pour la population déplacée? Un village sans substance historique tangible, sans capital-temps n'entre-t-il pas forcément dans une phase de tarissement de son activité, de sa vie, d'autant plus s'il se situe dans une région déjà dynamiquement difficile?

La notion de patrimoine ou de repères temporels concrets constitue, à mes yeux, une composante primordiale dans le développement équilibré d'une région et une notion à réellement prendre en compte dans les projets futurs. Une absence de ces derniers engendre sûrement le sentiment de *fake* où le cadre de vie absorbe une sorte de vide, un manque de réalité, d'ancrage dans le contexte.

Alentejo

une façon d'habiter

“MONTES” DO ALENTEJO

*«Montes» da minha terra, tão branquinhos,
Lembram topos das serras alvejantes,
Sentinelas alerta nos caminhos,
Por onde passam rotos viajantes...*

*Para eles, de longe suplicantes,
Erguem as mãos famintas pobrezinhos,
Andam no ar perfumes penetrantes
De giestas, Piorno e rosmaninhos.*

*E, mesmo que anoiteça é sempre dia...
O luar é candeia que alumia,
Grande fonte de luz abençoada.*

*«Montes» da minha terra, tão branquinhos!
-Asas de pombas gasalhando ninhos -
Oásis na charneca desolada.*

Teresa Carvalho



2. UN PAYSAGE CULTUREL

Une culture de la terre
Une relation à l'eau
Une façon d'habiter
Une représentatoin immatérielle



24 Campinho - Village condensé

Villes/villages condensés

Comme déjà évoqué ci-dessus, le système d'implantation des agglomérats d'habitations, villes ou villages, en Alentejo correspond à un type polycentrique où les peuplements sont historiquement condensés. Ainsi, à l'inverse de ce qui pourrait se passer dans le Centre et Nord du pays, l'habitat dénote une propension à l'agglomération par opposition à l'étalement.

L'origine de cette structure est à chercher du côté du 3^{ème} siècle avant J-C avec l'arrivée des Romains sur le territoire *alentejano*. A travers le processus de romanisation, l'influence principale de leur occupation réside dans l'implantation persistante d'un mode de vie urbain qui s'inscrit physiquement par des foyers de civilisations au milieu de vastes zones non-habitées. Cette structure devint, et subsiste dans son essence globale, le type de peuplement par excellence de cette région, le rendant particulièrement assimilable à l'Alentejo, dans le cadre du Portugal en tout cas, et donc en quelque sorte identitaire. Chaque ville ou village possédait son réseau de cultures et s'établissait dans le système des routes le reliant aux autres centres de populations.

Cette tendance s'est clairement accentuée par la période sous influence arabe à partir du 7^{ème} siècle. Civilisation résolument tournée vers le commerce, les Maures arboraient un art de vivre complètement urbain qui se traduit donc

également dans le caractère-même de la région. Ainsi, à l'époque déjà, le territoire était faiblement peuplé mais la concentration de différents acteurs (politiques, riches propriétaires, marchands, artisans, paysans, etc.) au sein de villes et villages dont la taille n'était pas forcément très grande permit la persistance de ce réseau urbain polycentrique.

Actuellement, le système perdure globalement mais un ensemble de faiblesses structurelles se font sentir. Selon le *POR Alentejo* (Programme de Planification Régionale), "les principales villes ne se configurent pas dans un réel système à cause de la rareté de leurs relations, à savoir au manque de complémentarité des équipements et de l'offre des biens et services. De même, on perçoit une faible articulation des villes principales avec le reste du système urbain dû à des rythmes très différenciés de croissance et d'investissement."¹⁰

Une autre dynamique, quelque peu paradoxale, s'établit dans l'abandon des campagnes. Bien que la structure urbaine de l'alentejo soit, par nature, l'agglomération, l'effet produit par la venue des gens des plus petits villages et hameaux vers les centres plus importants est double : d'une part, la désertification humaine des campagnes, de l'autre une pression accrue sur les centres historiques agglomérés des villes par des expansions plus ou moins hasardeuses.



25-26 Monte alentejano et Herdade



Herdades - la grande propriété

Le pendant de la situation condensée des peuplements urbains tient principalement dans les *herdades* ou *monte alentejano*. La première équivaut au grand domaine agricole par excellence avec une structuration de l'espace d'un ensemble de construction au centre d'une immense propriété avec différents types de cultures et bétails. C'est dans la même nature qu'une *hacienda* au Mexique, d'une *estancia* en Argentine ou d'un *ranch* aux États-Unis. Le *monte alentejano* est quant à lui une expression encore plus précise de l'*herdade* avec des caractéristiques particulières.

Il se définit comme le centre-même de la propriété terrienne et du régime agricole auquel il se rattache, à savoir historiquement le *montado* même si bon nombre d'autres cultures étaient également présentes. Ainsi, ces ensembles bâtis se mettent en place dès la fin du 18^{ème} siècle lors du boom de la culture du liège et s'attachent à se situer sur le *monte* (colline) dominant alors l'espace de plaines et acquérant une visibilité certaine. Cette caractéristique deviendra une composante essentielle du paysage, faisant l'objet d'allusion dans la poésie par exemple. (cf. ci-dessus) L'identité de l'Alentejo passe forcément par ces structures.

En pratique, le *monte* abritait toute une série de bâtiments au sein de typologies plutôt variées (agglomération autour d'une cour, corps de bâtiments se faisant face,...) qui ser-

vaient autant les propriétaires que les saisonniers venant travailler aux champs. Ainsi, nous pouvons trouver dans ces installations, étables, écuries, pressoirs, réfectoires, dortoirs, maison de maître, chapelle, etc. amenant une richesse extrême d'activités. La présence des travailleurs externes à la ferme caractérise très spécifiquement le type d'exploitation du domaine agricole *alentejano*, le latifundium.

Ce dernier trouve ses racines à nouveaux chez les Romains qui en complémentarité de l'urbanisation, introduisirent un nouveau système de propriété. Le collectivisme agraire présent à l'époque est substitué par une occupation individualiste de la terre d'où émergent les *villae* romaines. Elles suggèrent d'ailleurs, sans conteste, les *montes alentejanos* autant dans leur localisation que dans leur organisation.

L'évolution des techniques agricoles et sylvicoles de nos jours pose la question de la préservation de ces ensembles si spécifiques. En effet, ils présentent des caractéristiques vernaculaires propres à l'Alentejo et leur disparition engendre déjà la perte d'une manière d'aborder et de vivre le monde rural ainsi que de comprendre le paysage culturel associé. Les transformations issues du monde contemporain se font ainsi déjà sentir par l'évanouissement des mémoires d'un mode de vie alors que la plupart s'accordent pour leur valeur patrimoniale forte.

Alentejo

une représentation immatérielle

A grandeza do Alentejo emerge da densidade da sua estrutura e da fluidez da sua reminiscência - estrutura e reminiscência que lhe têm permitido adaptar-se, para resistir, aos poderes de todos os tempos.

Riquíssimo, o seu imaginário transformou-se, sedimentou-se num símbolo angular da cultura portuguesa. É, aliás, no Alentejo que resistem (como em Trás-os-Montes, como nos Açores) as fontes mais genuínas da seiva que nos gerou. E a que os seus criadores dão memória pausada, pousada, sem a qual não existe continuidade nem futuro.

(...)

O alem-tejo transborda o alem-rio de uma arte única, banhando todas (música, cântico, cinema, desenho, pintura, escultura) pois não há, dentro de si, fronteiras para elas.

O livro que aqui se abre (...) corre, com as suas águas convergentes (as da palavra e as da imagem), nesse sentido, nessa religação. É uma viagem fascinante por territórios subjectivados em várias épocas, dimensões, expressões, que lhes desoculta o sortilégio para melhor o ocultar.

Fernando Dacosta, extrait de l'introduction du livre "Lugares alentejanos na Literatura Portuguesa" publié par Estação Imagem



2. UN PAYSAGE CULTUREL

Une culture de la terre
Une relation à l'eau
Une façon d'habiter
Une représentatoin immatérielle



27 Alentejo, 1955, Henri Cartier-Bresson

Dans la dernière partie de ce chapitre nous aborderons la question du patrimoine immatériel de la région et de la participation de ce dernier dans l'inscription d'une identité régionale forte et à ne pas négliger dans l'élaboration d'une vision de développement futur. Trois exemples seront brièvement exposés afin de saisir globalement les aspects intangibles de l'Alentejo, le *cante alentejano*, classé au Patrimoine Mondial, la poésie populaire et la représentation dans la photographie.

Le cante

“Maintenant ce qui importe c'est de donner un futur à se Cante, afin d'exprimer les nouvelles dynamiques de changement, l'amélioration des cadres de vie, l'attraction et la fixation de nouvelles personnes et le succès croissant de cette région en tant que territoire touristique. Et aussi, lui écrire une histoire, encore manquante.” Jorge Mangorinha¹¹

Cette réaction après la décision de l'UNESCO d'inscrire le *Cante alentejano* sur la liste du Patrimoine Immatérielle de l'Humanité reflète bien les enjeux et les attentes que pourraient avoir les habitants de cette région. Une fois la valeur patrimoniale reconnue mondialement en tant qu'élément identitaire de l'Alentejo, comment profiter de ce médium

pour dépeindre un territoire en mutation, en changement? Peut-il devenir, tout en étant ancré dans la tradition, un élément de transmission aux générations futures à l'image du rôle qu'il a pu tenir en tant qu'hymne de la Révolution des Œillets en 1975? En effet, la chanson “*Grândola, Vila Morena*” est composée selon le style du *cante alentejano* avec sa polyphonie si caractéristique et ses échanges entre différents chanteurs. L'importance des productions abstraites d'une culture sont donc à même de répondre aux plus grands changements et d'en devenir un emblème.

“Le *cante alentejano* est un genre de chant polyphonique traditionnel en deux parties pratiqué par des chorales amateurs dans le sud du Portugal, qui se distingue par ses mélodies, ses paroles et son style vocal et se pratique sans accompagnement musical. Les chorales peuvent compter jusqu'à trente chanteurs répartis en groupes. (...) Un vaste répertoire de poèmes traditionnels accompagne des mélodies existantes ou récemment composées. Les paroles abordent des thèmes traditionnels tels que la vie en milieu rural, la nature, l'amour, la maternité et la religion, ainsi que les changements culturels et sociaux. Le *cante* est un aspect fondamental de la vie sociale de toutes les communautés de l'Alentejo, et imprègne les rassemblements dans les lieux publics aussi bien que privés. La transmission se



28 Groupe de cante alentejano

fait principalement lors des répétitions des chorales, des anciens membres aux plus jeunes. Pour ses praticiens et ses aficionados, le *cante* traduit un fort sentiment d'identité et d'appartenance. Il renforce également le dialogue entre les générations, les sexes et les individus de différents milieux, contribuant ainsi à la cohésion sociale.” (UNESCO)¹²

La poésie populaire

Passablement proche du *cante*, la poésie populaire se considère aussi comme un élément distinctif de la culture immatérielle de l'Alentejo.

Encore une fois en raison de ses conditions de vie très particulières et de ses caractéristiques physiques, le territoire favorise l'émergence d'une identité culturelle forte valorisée par des poètes populaires en tout genre. Ils se retrouvent notamment dans les agriculteurs, les bergers, somme toute les hommes de la terre. Cette tradition orale, que certains ont commencé à répertorier, extériorise les pensées enfouies dans la mémoire de ces hommes et la vision de leur habitat, de leur région afin de les esquisser dans une mémoire collective. Les thématiques touchent donc aux sujets sensibles pour les auteurs tels que la solitude, la paysage apprécié grâce à cette dernière, des sujets plus frivoles aussi.

La photographie

Le médium photographique est considérablement utilisé par les artistes dans la représentation de pans de la culture *alentejana*. La beauté de ses grands espaces, la simplicité de ses gens, la dureté de la vie rurale également encouragent la production de travaux basés sur l'image capturée, qu'ils soient artistiques et/ou purement documentaires.

Des expositions sont organisées au sein des départements culturels des villes de la région et ailleurs, affirmant une certaine ouverture et volonté d'exposer leur territoire. La “fierté” relative de ce type de comportement démontre aussi, à mes yeux, l'intensité d'interrelations entre l'habitant et sa terre, entre le sujet et son appartenance au paysage.

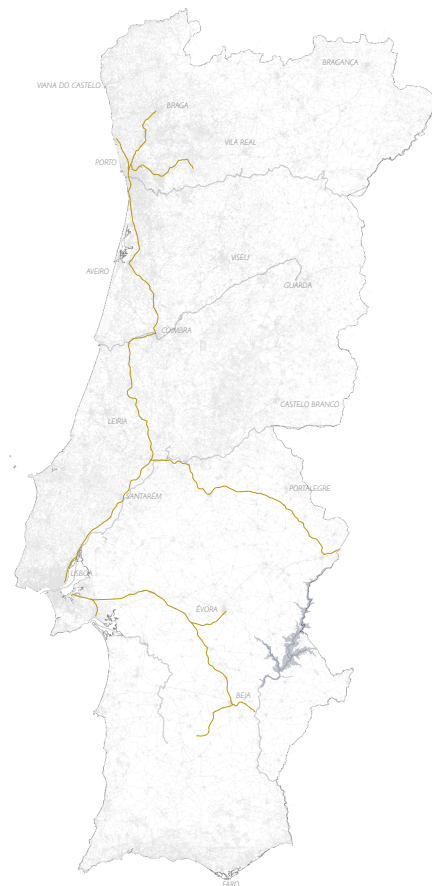
Un acteur fondamental du milieu, dont je parlerais un peu plus en détail dans le chapitre 3 concerne une association culturelle qui promeut et questionne tous les aspects liés à l'image avec une incidence particulière pour la photographie. Il s'agit de *Estação Imagem* qui va s'installer en 2016 dans l'ancienne gare réhabilitée de Mora, dans l'Alentejo Central. En plus d'organiser un prix de photojournalisme international, elle s'attache également à la publication de livres photographiques privilégiant les projets pluridisciplinaires à caractère documentaire centré sur l'Alentejo.



CHAPITRE 3
LE RÉSEAU FERROVIAIRE

3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémisses et naissance
 20^{ème} siècle - apogée et déclin
 Le chemin de fer et le territoire
 Nostalgie ferroviaire et industrielle



1876

Le rail au Portugal - prémisses et naissance

L'évolution du réseau ferroviaire au Portugal peut se résumer en trois phases chronologiques distinctes. Il s'agit d'une première phase comprenant les vicissitudes du commencement, une deuxième avec les premiers plans d'ensemble et enfin une troisième correspondant à une situation de crise et de besoin de renouvellement.

1844-1876 / Les aléas du début

La mise en place du rail au Portugal s'est faite assez tardivement, notamment en comparaison des autres pays européens. Ainsi, la première proposition connue qui concerne une ligne de chemin de fer au Portugal date de 1844.

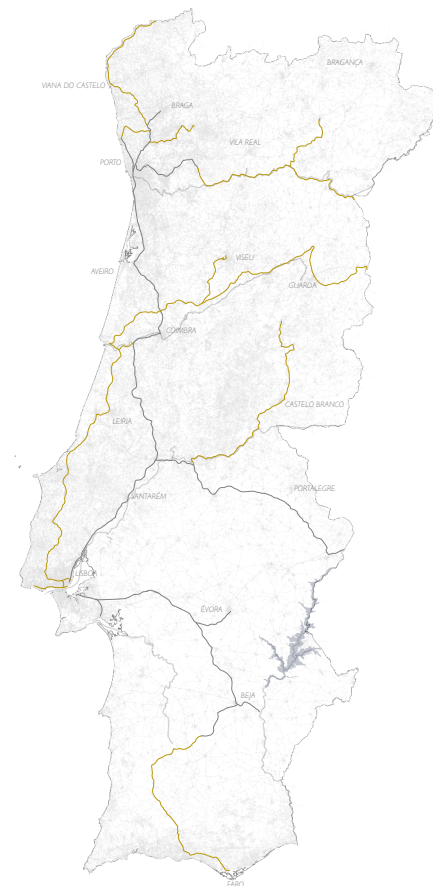
On assiste lors de cette première phase à l'ouverture au public des lignes de l'Est (1863), du Nord jusqu'à Vila Nova de Gaia (1864) et du Sud jusqu'à Évora (1863) puis Beja (1864), les deux villes chef-lieu de leur district en Alentejo. Les années 1870 voient apparaître un développement et prolongement de ces lignes structurantes au niveau national. Cette phase se termine par l'année précédant la publication du premier plan d'ensemble du réseau ferroviaire portugais par l'Association des Ingénieurs Civils Portugais.

En Alentejo, la volonté d'y implanter des lignes s'est également faite dès les premières réflexions. On le doit notam-

ment à Benjamin de Oliveira en 1944 qui évoque déjà une voie potentielle entre Lisbonne et Alcácer do Sal puis Évora. Il la considérait comme le premier tronçon "of a great trunk line of railway from Lisbon through the province of Alentejo to the frontier of Spain"¹³ abordant ainsi déjà le thème de l'ouverture extérieure possible à travers le chemin de fer. Malheureusement, cette dernière ne sera jamais réalisée comme bien d'autres qui restèrent à l'état d'idée. Il est par contre intéressant de noter la corrélation entre ces propos et la volonté actuelle de relier l'Espagne à travers cette même portion de territoire. Nous y reviendrons plus loin.

Malgré tout, la proposition qui déboucha sur le début de la construction de cette ligne date de 1854. Elle se destinait donc à relier Lisbonne à la frontière avec une partie de Aldeia Galega à Vendas Novas en chemin de fer et le reste vers la frontière par la construction d'une route.

Le pourquoi de cette ligne fut particulièrement discuté, notamment le fait de ne pas avoir pris en compte de futures extensions vers des centres régionaux, à savoir Évora et Beja. Elle fut par ailleurs défendue comme pouvant devenir un activateur et un catalyseur du développement de l'Alentejo. Ces raisons son particulièrement sujettes à controverse tant la planification d'une ligne ferroviaire peut

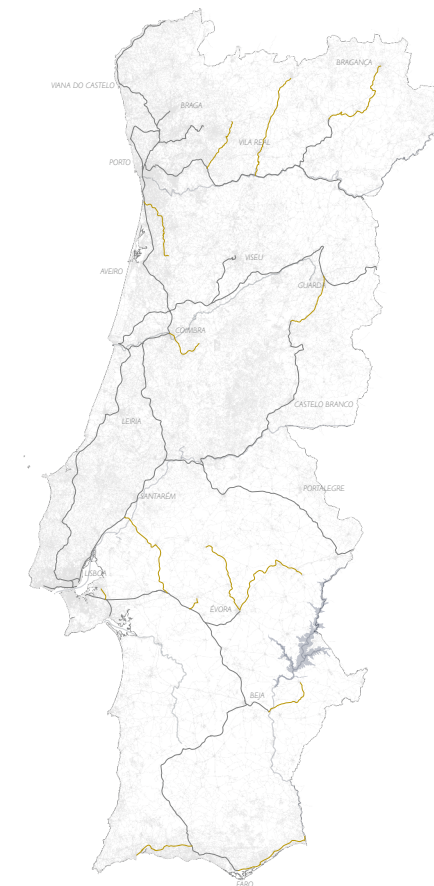


1890

autant être considérée comme un résultat ou un déclencheur. Ainsi, lorsqu'il passe dans des zones peuplées où l'activité industrielle, commerciale est déjà implantée, il s'exprime en tant que résultat. Inversement, il est vu comme un activateur lorsqu'il a pour but de créer ou renforcer le commerce en facilitant le trafic. C'est dans cette dernière optique qu'il faut considérer la ligne ci-dessus.

Avec tout, cela le contrat est finalement accepté avec quelques changements et la ligne ouverte en 1858. Les prolongements jusqu'à Évora et Beja seront réalisés dans la décennie suivante par une autre compagnie ferroviaire qui se verra dans l'impossibilité d'assumer ses engagements financiers par la non-rentabilité de la ligne. Elle prétextera le non-aboutissement de la liaison vers l'étranger. L'État décide alors de racheter le tout et deviendra le gestionnaire de tout le réseau du Sud du Portugal sous le nom de *Caminhos de Ferro do Estado*.

Nous pouvons déjà observer ici une certaine difficulté à produire une rentabilité dans le monde ferroviaire régional d'où une intervention étatique nécessaire sous le principe du service public. Ce sont à peu près les mêmes paradigmes qui sont discutés aujourd'hui à propos des trains régionaux en Europe.



1910

Cartes du développement du réseau ferroviaire 1876-1890-1910 - 1:5000000
 source: ALEGRIA 1990

- Frontières nationales
- Divisions administratives - NUTS II
- Routes
- Réseau ferroviaire
- Réseau nouvellement créé
- Réseau existant

1877-1890 / Les premiers plans d'ensemble et l'avancement de la construction

Entre 1877 et 1890, on assiste à un développement assez marqué des chemins de fer avec l'ouverture à l'exploitation de onze lignes. Cette dynamique sera malgré tout stoppée à la fin du 19^{ème} siècle par le début d'une crise politico-économique nationale majeure où l'on verra notamment la faille de l'État portugais.

Cette période se caractérise également par le premier recours à une vision globale du réseau ferroviaire à travers l'élaboration d'un plan d'ensemble par l'Association des Ingénieurs Civils Portugais.

3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémisses et naissance
 20^{ème} siècle - apogée et déclin
 Le chemin de fer et le territoire
 Nostalgie ferroviaire et industrielle



29 Première ligne du pays - 1863

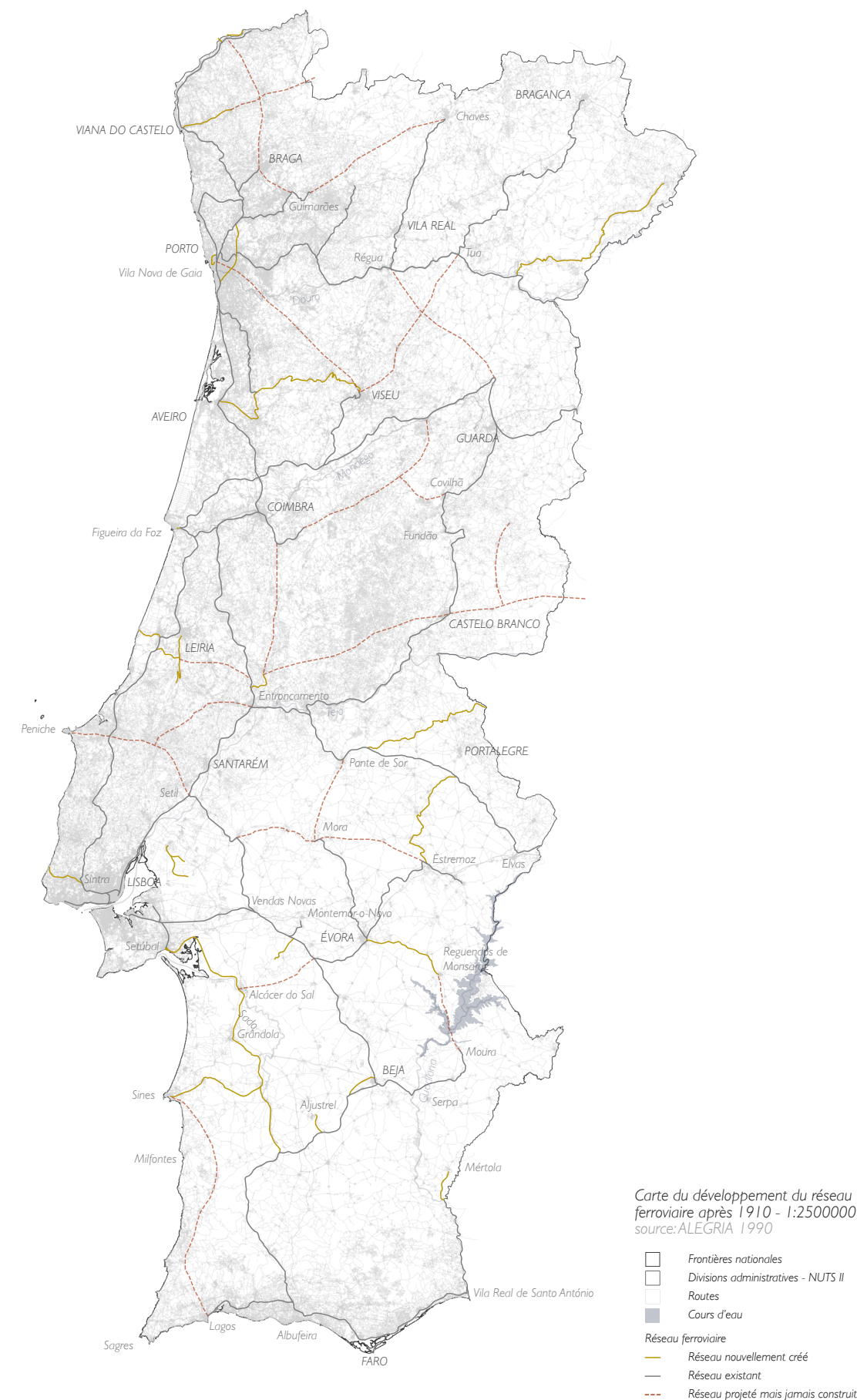
1891-1910 / La crise et les plans pour le réseau

La décennie suivant la crise de 1891-1892 se transforme en une relative stagnation du développement ferroviaire, les investissements se faisant rares ou quasi inexistant dans le rail, comme dans le reste de l'économie. Ses effets se feront d'ailleurs sentir plus longuement au sein du domaine ferroviaire.

C'est en 1898 que vient la première impulsion de réponse à cette crise avec la publication d'un décret mettant en évidence la nécessité de planifier le réseau et critiquant la manière dont il a été géré jusqu'à présent. Il aborde entre autres le non-sens d'avoir planifié le réseau au Sud depuis quarante ans tout en ne sachant toujours pas comment il se connectera au réseau exploité par la Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais. Celle-ci opérait les lignes du Nord et de l'Est.

Une succession de trois schémas de planification réalisés par des commissions alimente le débat et définit les objectifs auxquels devraient répondre la construction d'une ligne. 1- être profitable pour la défense du pays 2- donner de bonnes liaisons entre elles et les lignes déjà existantes et projetées (système intégré) 3- Mettre les centres importants de la région considérée en communication facile avec le système rapide 4- Établir facilement les relations écono-

miques et administratives. A propos de la zone Sud, le constat est univoque dans le fait que le trafic, autant de marchandises que de passagers, n'est que le résultat de liaisons avec Lisbonne, siège du gouvernement central, port principal et centre de consommation majeur. La situation est donc une relation territoriale d'un arrière-pays avec son centre. Lors de cette période, le réseau planifié et construit dans l'intérieur du pays avait comme objectif premier de mettre ces régions en communication directe avec Lisbonne ou Porto. Les échanges inter-régionaux n'étaient pas considérés ou négligeable selon les autorités. Somme toute, quelques centres, tels que Évora, ont été renforcés en tant que lieu de concentration du réseau à l'échelle régionale tout en étant évidemment situés dans les faisceaux commerciaux pré-existants.



Rail alentejano

20^{ème} siècle - apogée et déclin



3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémisses et naissance
20^{ème} siècle - apogée et déclin
Le chemin de fer et le territoire
Nostalgie ferroviaire et industrielle

Les forces du chemin de fer

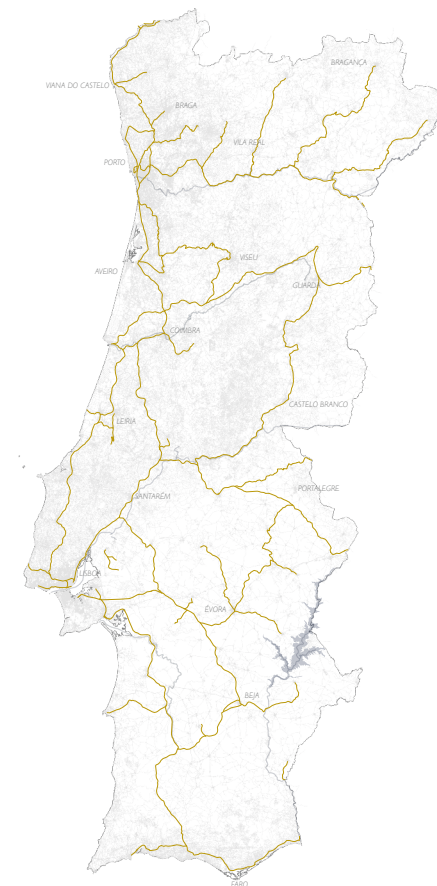
Le réseau ferroviaire existant au début du 20^{ème} siècle totalisait déjà plus de 3000 km issu du processus décrit ci-dessus. Il est par ailleurs important de noter l'importance du chemin de fer pour l'économie portugaise lors de son implantation dans le pays. Étant un transport terrestre, il surpassait à l'époque le transport par route mais également le transport fluvial, dont l'irrégularité des débits empêchait une navigabilité efficace. Il a également contribué à l'augmentation du niveau de bien-être social tout en offrant des liaisons entre les différents ports de l'Atlantique et vers l'Espagne. La multiplicité et la diversité des opérations utiles à l'exploitation du réseau passagers et fret entraînent les diverses compagnies de chemin de fer à se muer en entreprises réellement modernes de par la technologie nécessaire et leur gestion complexe.

Le réseau conçu et construit au début du 20^{ème} siècle s'est principalement maintenu tel quel jusqu'au milieu du siècle, équivalant à son apogée en termes d'extension et d'exploitation. Ainsi, dans une économie dominée par un vaste secteur agricole et une industrialisation timide, nombreuses sont les activités qui, dans la première moitié du siècle, se déplacèrent à l'aune des services offerts par le chemin de fer, contribuant ainsi à renforcer les régions desservies en tant que centres de productions. Historiquement donc, le

chemin de fer est intrinsèquement lié à une dimension productive du territoire. En Alentejo, cela se traduit notamment par le transports de matières premières issues de l'agriculture, le blé notamment, mais aussi au transport de travailleurs venus du Nord pour les travaux des champs.

En 1948, le réseau comptait 369 km de voie large double, 2808 km de voie large simple et 760 km de voie étroite. A partir des années 1960, et surtout dans le dernier quart du siècle, on assiste au démantèlement progressif de tronçons, l'une des thématiques principales de cet énoncé.

Comme souligné ci-dessus, les réseaux étaient répartis selon plusieurs compagnies privées et la Compagnie des Chemins de Fer de l'État. Cette situation changea à partir de la Seconde Guerre Mondiale lorsque l'exploitation des lignes fut concentrée dans les mains d'une seule entreprise, la CP. Cette transformation est notamment due aux difficultés économiques et de gestion du réseau ferroviaire au Portugal lors de la période de l'après-guerre. La CP devient alors la plus grande entreprise du pays autant par la portée géographique de ses actions que par le nombre de collaborateurs. Elle fait bien évidemment face à une difficile rentabilité de ses activités avec la nécessité de subvention de la part de l'État; situation qui s'est prolongée jusqu'à nos jours.



1948

Carte réseau ferroviaire maximum 1948 - 1:5000000
source: ALEGRIA 1990

- Frontières nationales
- Divisions administratives - NUTS II
- Routes
- Réseau ferroviaire

1940-2010 - le virage automobile

Issu de la Révolution Industrielle, le chemin de fer combiné au transport maritime à vapeur constituait la pierre angulaire du système de transport à l'échelle mondiale au début du 20^{ème} siècle. Malgré cela, ce siècle marquera également un changement majeur face au ferroviaire à travers notamment la concurrence du transport routier par l'avènement de l'automobile et des réseaux de routes.

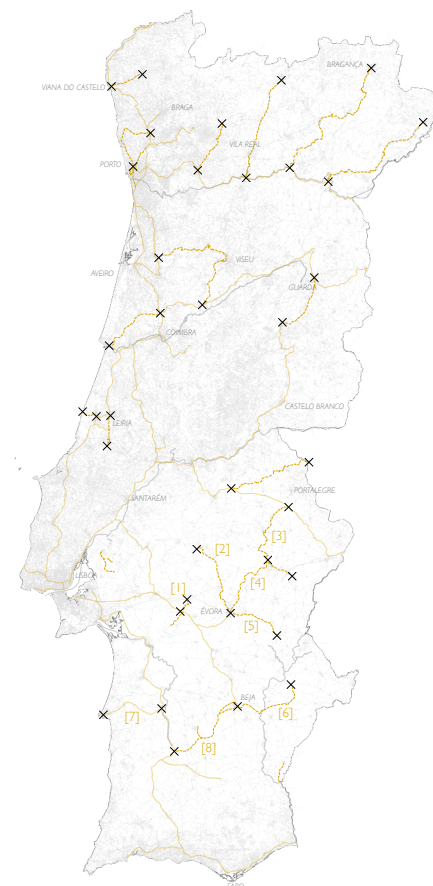
Cette dynamique émergea au Portugal dès les années 1930-1940. Elle eut, dans un premier temps, un impact favorable au chemin de fer. En effet, la route permettait une meilleure irrigation des gares ferroviaires depuis leurs alentours autant pour le transport de marchandises que pour celui des passagers. Mais, au fur et à mesure de la multiplication des services routiers et de la généralisation de l'automobile, ces deux systèmes sont devenus concurrents, l'un au détriment



30 Transport ferroviaire dans les années 60

3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémisses et naissance
 20^{ème} siècle - apogée et déclin
 Le chemin de fer et le territoire
 Nostalgie ferroviaire et industrielle



31 Gare désaffectée de Pias

Carte réseau ferroviaire, fermeture de tronçons - 1:5000000
 source: CP

- Frontières nationales
- Divisions administratives - NUTS II
- Routes
- Réseau ferroviaire en exploitation
- x-x Tronçons fermés

Lignes	Année de fermeture	Extension (km)
--------	-----------------------	-------------------

Tronçon de Montemor [1]	1987	12.9
Tronçon du Montijo	1987	10.8
Tronçon de Mora [2]	1987	60.3
Ligne du Douro	1988	28.0
Tronçon de Alfândega	1989	3.9
Tronçon de Portalegre [3]	1990	63.7
Ligne du Minho	1990	16.4
Ligne d'Évora [4]	1990	75.7
Tronçon de Reguengos [5]	1990	40.8
Ligne de Guimarães	1990	21.2
Tronçon de Moura [6]	1990	59.0
Tronçon de Sines (passagers) [7]	1990	46.7
Tronçon de Famalicão	1990	29.2
Ligne du Sabor	1988	105.5
Ligne du Dão	1988	49.3
Ligne du Tâmega	1990	38.9
Tronçon de Viseu	1990	128.3
Ligne du Corgo	1990	71.4
Ligne du Tua	1992	75.6
Tronçon Funcheira-Beja [8]	2012	60.0
TOTAL		992.9

Les lignes désaffectées

Suite à la chute du régime dictatorial de l'Estado Novo en avril 1974, la CP est nationalisée et le système de concessions stoppé. La situation économique de la société est particulièrement préoccupante, débouchant sur une période d'incertitudes liées à la stratégie à adopter pour les chemins de fer nationaux.

L'entrée du pays dans l'Union Européenne aura également des conséquences notoires sur le réseau avec entre autres la prise de conscience du retard accumulé dans la modernisation du réseau (dû aussi à la dictature). L'afflux de fonds de développement européens va permettre une série d'investissements dans les infrastructures mais sonnera aussi le glas de beaucoup de lignes ferroviaires régionales. En effet, la politique du gouvernement se tourne véritablement vers le réseau routier en délaissant quelque peu celui du chemin de fer, attitude que l'on pourrait critiquer dans certains cas au vu des considérations actuelles, notamment en matière de climat et pollution. Ainsi, l'unique accent au niveau ferroviaire est mis sur les réseaux des aires métropolitaines de Lisbonne et Porto ainsi que sur le grand axe Nord-Sud de Braga à Faro, conduisant alors à la fermeture de près de 932,9km de lignes et de 250 gares et stations entre 1987 et 1992.

Malgré la mise en place d'un système de transport routier alternatif, l'abandon du rail a été et continue, dans une

moindre mesure, à être critiqué pour les effets qu'il a entraînés.

En Alentejo, la politique de fermetures des liaisons secondaires aura comme conséquences de voir toute une structure présente depuis des décennies et intrinsèque au territoire fermée du jour au lendemain, avec les réactions que cela engendre pour les usagers. Le changement peut sembler minime, mais il importe d'en saisir la portée au sein d'une population qui était peut-être habituée à l'utiliser.

A l'instar de la construction du barrage de l'Alqueva et du cas du village de Luz, la fermeture des tronçons régionaux amène la question d'une perte d'une manière de vivre et d'interagir avec le territoire, un pan d'histoire qui se retrouve détruit ou fermé brutalement et qui peut influencer la vivacité d'un lieu. En effet, la gare d'une ville/village traduisait toujours une frénésie aux alentours, que ce soit par le fret ou les passagers, qui en disparaissant participe alors à l'inactivation des peuplements, à leur *dédynamisation*.

De plus, selon certains experts du domaine du rail, la fermeture de gares de train dans l'intérieur du pays contribue largement au phénomène de désertification humaine et au problème de fixation des populations. Pedro Hespanha, sociologue, explique que "du point de vue de l'entreprise, [la fermeture des tronçons] peut représenter de grandes économies, mais, du point de vue des usagers, cela signifie normalement des charges plus grandes."¹⁴

Manuel Tão de l'Université de l'Algarve ajoute que "quand on a fermé des lignes à Trás-os-Montes et en Alentejo, il y a eu une déstructuration du territoire, parce qu'une relation fonctionnelle de beaucoup de villes a été détruite."¹⁵

Je tiens à préciser que le but de ce travail n'est pas de critiquer ou justifier la fermeture de ces tronçons. Ce sont des décisions qui génèrent forcément des partisans et détracteurs, chacun ayant leurs arguments.

L'intérêt réside dans le produit de ces fermetures ou ce qu'il en reste puisque la plupart des éléments constitutifs de ces infrastructures ferroviaires ont été laissés à l'abandon, tels quels à la merci du passage du temps. Vingt ans plus tard, beaucoup sont toujours là dans des états de conservation différenciés, mais toujours présents à la vue des habitants des passants tel des marqueurs territoriaux. Ce sont donc eux qu'il m'importe d'approcher ci-dessous.

Rail alentejano

Chemin de fer et territoire



3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémisses et naissance
20^{ème} siècle - apogée et déclin
Le chemin de fer et le territoire
Nostalgie ferroviaire et industrielle

Une implication territoriale

Les différents modes de transports engagent avec eux une manière de structurer le territoire ou une façon de hiérarchiser l'espace bâti. Chacun d'entre eux accepte une distance, un rayon d'influence à différents types d'échelles spatiales. Selon une vision "classique" de planification, le transport aérien ou maritime, par exemple, équivaldrait à des trajets de très longue distance alors que, globalement pour le transport terrestre, le train se réserverait pour des distances plus grandes que l'automobile, dont la portée serait plus restreinte. Ces considérations sont, bien évidemment à nuancer, notamment en regard du contexte sur lequel sont appliqués ces modes de transport. La morphologie bâtie, le relief ou encore les styles de vie en sont quelques composantes. Ainsi, dans des espaces urbains à haute densité, la concurrence entre le chemin de fer et l'automobile est plus forte, sachant que les avantages et inconvénients de l'un sur l'autre sont plus difficilement différenciables.

La relation entre mode de transport et les formes d'occupation du territoire est aussi une notion à prendre en compte dans cette thématique. Lewis Mumford fut l'un des premiers auteurs à matérialiser les effets sur le territoire de l'automobile et du train en considérant que ce dernier est un facteur puissant de concentration des activités économiques alors que l'auto permet la décentralisation de la

localisation des populations.

A l'échelle continentale et nationale, le chemin de fer joua un rôle prépondérant sur plusieurs aspects. Il permit l'ouverture et l'intégration des marchés ainsi que l'exploitation des ressources à travers dans un premier temps des pénétrantes majeures dans le territoire pour arriver dans un second temps à une intégration plus complète du réseau. Ainsi, à l'échelle régionale, il a pu constituer l'une des causes d'un système polycentrique tels qu'on le trouve en Allemagne, Italie ou au Royaume-Uni.

Les limites du chemin de fer dans le processus d'intégration et d'harmonisation du territoire portugais

La configuration physique du territoire portugais ainsi que la répartition des population en son sein ont été déterminants dans le profil et la temporalité du développement ferroviaire.

Ainsi, les facteurs qui ont, à priori, facilité l'autonomie du Portugal face à la Péninsule Ibérique, à savoir l'urbanisation majoritaire sur la bande côtière et la prépondérance des voies navigables dans l'axe littoral-intérieur, ont également contribué à limiter l'action potentielle du chemin de fer en tant que correcteur des asymétries régionales et instrument de l'intégration des marchés intérieurs. Il s'est, par



32 Gare en service de Casa Branca

exemple, retrouvé comme concurrent direct de ces voies navigables au lieu de travailler en complémentarité, marquant leur déclin.

L'inégale distribution de la population déjà présente avant l'arrivée du chemin de fer, a dicté les tracés et les faibles qualités du service. Les grands "vides" présents à l'intérieur du pays, notamment l'absence de villes de moyenne ou grande taille, ont particulièrement mis en difficulté la possible liaison entre Lisbonne et Madrid, et par extension avec le reste de l'Europe. On ne verra donc jamais une intégration efficace des réseaux espagnols et portugais menant à une situation où de nombreuses lignes se retrouverent en "cul de sac" dans l'intérieur du pays.

Par ailleurs, cette même disparité dans la densité de population combinée à un manque de centres urbains atteignant une certaine masse critique ont empêché un maillage connecté de chaque portion de territoire.

Nous constatons donc que les facteurs qui d'un côté permirent l'émancipation du Portugal face à l'Espagne notamment sont également ceux qui freinèrent le rôle du chemin de fer dans le processus d'intégration et harmonisation du territoire : l'urbanisation côtière et la fragmentation régionale en sont deux composantes.

3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémisses et naissance
 20^{ème} siècle - apogée et déclin
 Le chemin de fer et le territoire
 Nostalgie ferroviaire et industrielle

Le cas de l'Alentejo

Considérons maintenant le cas de l'Alentejo. Sa géomorphologie, constituée principalement de plaines et de peu de relief, possédait les caractéristiques physiques idéales pour l'implantation du chemin de fer. En effet, contrairement au nord du pays, beaucoup plus accidenté, l'Alentejo constituait un territoire de prédilection, à ce niveau-là, pour la planification d'une ligne.

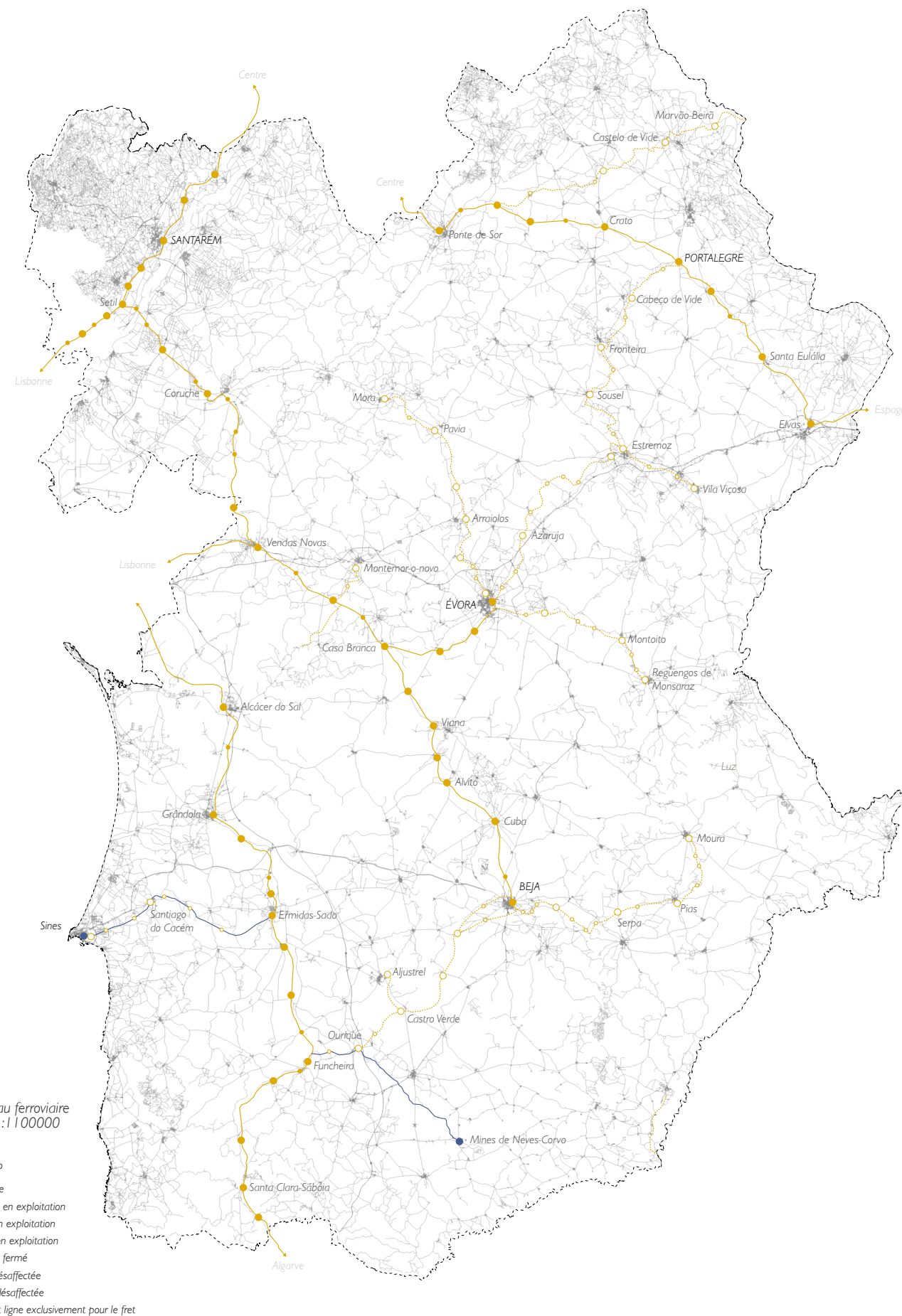
De plus, il disposait d'un marché à priori intéressant pour le transport ferroviaire, à savoir la présence d'exploitations minières notables et une production agro-sylvicole (céréales et liège entre autres) relativement importante. Avant cela, le transport devait se faire sur de longue distance à dos d'ânes ou en charrette pour atteindre les ports fluviaux les plus proches. Dans cette optique, le train a permis une grande avancée et accélération dans le transport de marchandises au sein du paysage *alentejano*. Malgré un programme bien plus ambitieux à la base pour la région, les lignes réalisées en Alentejo à la moitié du 20^{ème} siècle avait une capacité suffisante de drainage des produits issus de l'agriculture et des mines ainsi que pour la distributions de biens comme l'engrais.

La planification du réseau tel qu'elle a été réalisée en Alentejo a d'ailleurs permis l'émergence de certaines spécifications territoriales en déterminant des lieux de concentrations d'activités. Ainsi, comme évoqué plus haut, lors de la mise en place de la ligne devant relier Lisbonne et le Sud, les différentes compagnies prirent la décision de changer l'écartement des voies à Vendas Novas nécessitant alors un transbordement. Cette situation expliquerait alors la présence de nombreuses industries liées au liège à cet endroit, les trains étant obligés de s'y arrêter.

Les liaisons interurbaines au sein de l'Alentejo ont quant à elles, été très mal voire pas du tout prise en compte. Elles étaient la plupart du temps le résultat de tronçons secondaires connectés à un axe majeur sans aboutir à une relation plus efficace entre les centre urbains principaux de la région. De plus, on se retrouve face à des situations quelque peu incohérentes telles que l'implantation de la gare de la troisième plus grande ville située à 13km de cette dernière.

La seule à légèrement tirer son épingle du jeu est Évora qui se voit inscrite au centre du sub-réseau régional. Elle était reliée à la Ligne de l'Alentejo (axe majeur SUD) et à la Ligne de l'Est (axe majeur EST) à travers différentes branches de lignes secondaires. Elle acquiert ainsi une centralité au sein de la région, même si le sentiment d'inachevé perdure dans le réseau avec des tronçons qui ne seront jamais réalisés, tels que la conclusion de la liaison entre Mora et Ponte de Sor, le prolongement de la branche de Reguengos de Monsaraz jusqu'à la frontière et le Sud du pays en passant par les mines de São Domingos dont les minerais étaient majoritairement traités par voie fluviale (un minuscule tronçon ferroviaire les reliait au port minier fluvial de Pomarão).

Au 20^{ème} siècle, une autre ligne est venu desservir l'Alentejo Littoral, correspondant à l'actuelle ligne vers l'Algarve, elle a été mise en place en 1925 avec une connexion au port maritime de Sines, établie en 1934. La fonction de cette ligne est clairement économique avec l'acheminement de produits agricoles (blé, riz, liège) et de minerais (mines de Aljustrel, Lousal, Canal Caveira...) vers le port de Setubal ainsi que vers Lisbonne par la rive sud du Tage.



Rail alentejano

Nostalgie ferroviaire et industrielle



3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémisses et naissance
20^{ème} siècle - apogée et déclin
Le chemin de fer et le territoire
Nostalgie ferroviaire et industrielle

Approche

Nous allons maintenant aborder la question ferroviaire à travers le spectre de la nostalgie et de la valeur patrimoniale qui peut y être associée. Cette notion acquiert selon moi une éventuelle importance dans la thématique de ce travail tout en amenant un point de vue différent du territoire portugais et plus précisément *alentejano*.

C'est particulièrement cette valeur du patrimoine que je voudrais questionner quant à sa pertinence et sa capacité à se réinventer dans une nouvelle dynamique territoriale. En effet, l'abandon des lignes ferroviaires en Alentejo, comme dans le reste du pays, ont laissées derrière elles une série d'éléments figuratifs d'une manière de vivre la région à un moment donné, d'une approche à la mobilité modifiée en comparaison actuelle. Ce chapitre vise donc à poser le questionnement et la réflexion de la nature-même des traces physiques issue de l'infrastructure ferroviaire. Peut-on les considérer comme éléments d'une sorte d'architecture vernaculaire affichant par nature un caractère patrimonial? Constitueraient-elles les reflets d'un attachement particulier au mode de vie de la région? Peuvent-elles constituer les témoins d'un temps se référant à une part de l'identité de l'Alentejo?

Afin de confronter au mieux ces questionnements avec le présent sujet, je souhaiterais aborder la notion du vernaculaire en tentant de l'approcher par une définition, explicitée par Eric Mercer, qui nécessite une petite contextualisation pour comprendre le raisonnement. En effet, le point de départ de la pensée, issue du livre de Thomas Carter and Elizabeth Collins Cromley, s'établit dans une analogie entre le langage vernaculaire, parlé et quotidien, et l'architecture vernaculaire. Des similitudes émergent dans la dichotomie langage parlé/formel et architecture vernaculaire/savante. Ils stipulent ainsi le fait que le langage, dit vernaculaire, contient un lien certain à une région particulière mais aussi qu'il naît de situations inconscientes et spontanées, qu'il s'exprime naturellement dans un contexte commun.

"The language analogy leads to a simple but effective definition first used by Eric Mercer in his 1975 English Vernacular Houses: "vernacular architecture is the common building of a given place and time." In adopting this definition, we follow the lead of Dell Upton and John Michael Vlach, who used it in their 1986 book Common Places: Readings in American Vernacular Architecture. Mercer's definition is useful because it centers on the idea that vernacular architecture is simply common architecture - what most people build and what they use. (...)
The adjective common as used in vernacular architecture stu-



33 Gare désaffectée de Pias



34 Gare désaffectée de Arraiolos

dies is actually the first definition in the dictionary: "of, or relating to the community as the whole, widespread, prevalent," or more pointedly, "occurring frequently or habitually, widely known." Vernacular architecture is common in the numerical sense, the term common referring to quantity not quality. This interpretation gets us away from value judgments, which are relatively unproductive and highly subjective, and refocuses our attention on the relationship of design to a given community in a specific place."

En contrepoint de cela, une spécification de l'architecture populaire de l'Alentejo me semble utile afin de pouvoir déceler par la suite des signes distinctifs de ces deux thèmes dans l'architecture du réseau ferroviaire *alentejano*. Pour cela, je citerai deux architectes portugais parlant très sensiblement, des spécificités de l'architecture populaire de la région.

"L'Architecture populaire de l'Alentejo est aussi un paysage culturel. Sa liaison à la terre, avec des géométries fortement horizontalisées, dans un confort tendre et silencieux, fait d'elle et de son entourage une exaltation poétique. Sa sérénité et limpidité la rend éthérée, presque cosmique. Elle est profondément solitaire tout en étant toutefois accompagnée. Sa richesse est sa simplicité, il n'y a pas beaucoup d'expressions ar-

*chitecturales dans lesquelles le presque rien, en termes formels, ne puisse représenter autant. Ces demi-métaphores sont les paradigmes pour sa narration en tant qu'œuvre architecturale de maîtres anonymes."*¹⁷

Cette évocation se rapporte particulièrement bien la nature des montes *alentejanos*, abordés au chapitre précédent, formant des ensembles définitivement vernaculaires.

Avec les deux citations, vernaculaire et architecture populaire, je pourrai tester ces concepts au patrimoine ferroviaire de l'Alentejo, nommément les gares, dans le sous-chapitre suivant, après la prise de connaissance du contexte de leur mise en place.

3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémices et naissance
20^{ème} siècle - apogée et déclin
Le chemin de fer et le territoire
Nostalgie ferroviaire et industrielle



35 Gare désaffectée de Pavia



36 Ensemble de gare désaffecté à Pavia



37 Gare désaffectée de Moura

Les traces physiques

Les traces physiques d'un passé ferroviaire et industriel dans l'approche de la thématique de la valeur patrimoniale constituent les reflets concrets d'une époque au sein d'un territoire. J'aimerais aborder ici cet aspect concret par la prise de connaissance des éléments tels que les gares et autres objets liés à l'infrastructure ferroviaire et qui sont actuellement dispersés sur le territoire *alentejano*.

Prétexter le patrimoine dans la réflexion sur ces traces permet de comprendre la valeur que pourrait acquérir ces éléments et l'intérêt qu'on pourrait leur porter dans une dynamique de conservation, réutilisation, hybridation architecturale. Ils deviendraient ainsi les témoins d'un mode de vie spécifique d'une époque, à savoir celle du développement du chemin de fer dans le territoire portugais.

Les Gares

Elles constituent les éléments les plus répandus et aussi les plus emblématiques de l'abandon ferroviaire. Afin de comprendre leur contexte et leur aspect, une description brève de leur mise en place est nécessaire. Ainsi, en suivant le fil d'idées qui consiste à dire que ces gares forment une certaine approche spécifique à la région, l'histoire de leur construction nous aidera à y voir plus clair. De par la nature du réseau *alentejano*, à savoir son appartenance et gestion à une seule même entreprise, les Chemins de Fer de l'État, la

planification et la construction des gares suivaient une ligne directrice donnée par des projets de l'architecte Ernesto Korrodi. Concrètement, cela se matérialisait par une homogénéité d'aspect où tous les édifices voyageurs étaient identiques selon l'importance de la station. Par ailleurs, la compagnie s'attachait à mettre en valeur la région dans laquelle elle s'implantait par la multiplication d'éléments historicistes, l'ancrant dans le territoire donné. Des *azulejos* comportant des scènes de la vie agricole *alentejana* ou l'assimilation de la morphologie des bâtiments (équilibre, simplicité, etc.) au style de la maison portugaise du 18^{ème} et 19^{ème} siècle en sont deux exemples.

La majorité des ensembles de gare se compose d'un bâtiment voyageurs de plein pied parfois surmonté d'un étage selon l'importance du lieu et d'un dépôt de marchandise systématiquement identique avec toiture débordante à deux pans et de grandes portes coulissantes. Ces deux éléments reviennent presque dans tous les cas et sont agrémentés, de nouveau en fonction de l'importance sur le réseau, de bâtiments de logements pour le chef de gare et/ou les employés et de sanitaires. Ils composent donc le corps-même du système de gares et stations dans l'Alentejo.

Pour revenir à la question des deux thématiques ci-dessus, je dirai bien évidemment que ces ensembles présentent des ambiguïtés quant à leur insertion dans un supposé vernaculaire. Le fait qu'ils soient projetés, ce terme en dit déjà beaucoup, selon les plans d'un architecte contredit l'idée que l'architecture vernaculaire est celle des anonymes tout comme le fait d'être générés par une entité globale, ici la compagnie de chemin de fer, infirme la composante naturelle, celle d'un processus spontané. Ces deux arguments accréditent donc totalement la vision de leur non-appartenance à la sphère vernaculaire; malgré tout, d'autres sont peut-être à nuancer et à rétablir quelques liens.

Ces dispositifs se rapprochent à mes yeux de la définition selon laquelle l'architecture vernaculaire est le bâtiment commun d'un espace-temps donné. Étant présents assez finement sur tout le territoire *alentejano* en lieu et place de chaque agglomération, ils touchent indéniablement la majorité de la population de la région. En effet, comme vu plus haut, la structure des peuplements en Alentejo regroupe la plupart des habitants dans les villes/villages condensés, là où justement se trouvent les gares. Cette sorte d'universalité de présence, dans une mesure régionale spécifique, reflète la composante de lieu du vernaculaire. Celle du temps se trouvant dans la propension de ces édifices à l'évocation

d'un passé, de pratiques représentatives d'un moment de l'histoire de l'Alentejo.

Par ailleurs, la situation de ruines dans laquelle se trouvent les gares pourrait, dans une transposition plus métaphorique, accepter le terme vernaculaire dans le sens où elles se trouvent dans des états de délabrement avancé qui les ramènerait en quelque sorte au territoire, à la terre. Elles subissent le passage du temps et personne n'en tient plus vraiment compte; elles sont, comme qui dirait, livrée à elles-mêmes, en s'ancrant de plus en plus au paysage, quitte à en devenir un élément à part entière. La non-intervention humaine qui laisse la nature marquer l'espace par le temps et l'aspect, presque tellurique de la ruine admettrait une certaine idée de l'espace-temps donné.

De ce fait, des rapprochements peuvent être faits au sein de certaines substances dérivées du concept de vernaculaire. Cela ne suffit sûrement pas à en faire une architecture, dite vernaculaire, mais le prétexter permet d'en appréhender une signification autre dans le contexte de ce travail. Les éléments d'appartenance à un lieu ainsi que de marqueur temporel sont pour moi fondamentalement présents dans les dispositifs dont on parle ici et exprime assez bien la problématique de l'Alentejo et son identité.

3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémisses et naissance
20^{ème} siècle - apogée et déclin
Le chemin de fer et le territoire
Nostalgie ferroviaire et industrielle

Les traces physiques

Les Silos

Ayant abordé les gares, une autre famille de traces physiques, indirectement liées au monde ferroviaire, est apparue dans le spectre de leur possible réinterprétation et participation au thème de ce chapitre. Il s'agit de toute une série de silos disposés dans le territoire *alentejano* et appartenant à l'ancienne Entreprise Publique d'Approvisionnement en Céréales (EPAC). Elle est le dernier maillon d'un enchaînement de diverses entreprises liées au stockage de produits agricoles, établies dès les années trente par l'*Estado Novo*. Sa création-même date de la Révolution des Œillets et elle devait gérer, sous un régime exclusif, la production, les exigences de consommation et l'intérêt national. Après l'adhésion du Portugal à l'Union Européenne et la libéralisation du secteur, elle dut se résoudre à fermer ses portes dans les années nonante, léguant au paysage *alentejano* son patrimoine bâti, à savoir ces fameux gigantesques silos.

L'intérêt pour ces édifices réside dans deux approches. La première dénote les qualités de ces silos en tant que témoins d'une époque avec des références historiques certaines des activités agricoles et des ressources de la région. (cf. Campagne du Blé) Ils contribuent ainsi à l'interrelation entre les hommes et l'espace en faisant écho des coutumes et de l'imaginaire collectif. Ils se réfèrent notamment à l'identité productive de la région et acquièrent une valeur de mémoire.

La seconde approche se rapporte plus spécifiquement au cadre bâti et à la position des constructions sur le territoire. D'une part, leur gabarit démesuré dans le paysage plat de l'Alentejo les rend visibles de très loin tout en suggérant visuellement la structuration du territoire. Agissant tels des repères, ils exercent, pour le passant, un pouvoir de per-

ception des agglomérations importantes. D'autre part, leur situation en relation directe avec les gares de chemin de fer, en font des candidats potentiels dans un travail de réinvention de ces éléments.

Par ailleurs, leur caractère visuel fort de formes élémentaires (cylindre, parallélépipède), typique de l'architecture industrielle, permet une analogie assez convaincante avec le travail photographique de Bernd et Hilla Becher. Le patrimoine industriel mis en valeur par leur soin dégage une expression formelle particulièrement prenante, enrichi notamment par la sérialité de leur procédé, que l'on pourrait retrouver dans les silos de l'Alentejo. Les éléments ainsi répertoriés acquièrent une valeur de totem mémoriel dans l'imaginaire collectif des individus, qui entre en résonance d'un passé oublié ou délaissé.

Ainsi tout en ayant des caractéristiques propres, ils s'inscrivent, à l'instar des gares, dans cette idée du marqueur territorial à connotation historique locale et sont donc à même de participer à la problématique de ce travail.

Autres

Il existe bien évidemment d'autres éléments bâtis, ou traces physiques, qui se rapportent au monde ferroviaire et qui sont également livrés aux affres du temps. Je ne les aborderai pas autant que les deux catégories précédentes de par leur survenance plus relative ou moins symbolique. Toutefois, nous pouvons citer les quelques ponts, notamment celui enjambant le Guadiana sur le tronçon de Moura, les *apeadeiros* - minuscules gares du type "arrêt sur demande" - les passages à niveaux ou encore les rails-mêmes qui traversent encore sporadiquement le paysage même si une grande partie d'entre eux ont été retirés.



38-39 Silos et gare à Pavia



Les reconversions existantes

Afin d'avoir un aperçu de ce qui se fait actuellement, je voudrais en présenter trois.

La première concerne des grands axes de mobilité douce à travers l'ancien tracé des rails. C'est le cas du tronçon entre Mora et Évora, d'une longueur à terme d'une soixantaine de kilomètres. Baptisé *ecopista*, il tire parti du retrait des rails pour en faire un itinéraire cyclable de dimension régionale tout en étant clairement orienté vers une dynamique touristique plus que locale. Par ailleurs, les gares en tant que tel ne sont pas réutilisées ou rénovées mais constituent uniquement des lieux de pause, d'arrêt de pique-nique.

Le deuxième exemple se situe à Marvão-Beirã dans le Haut Alentejo où le bâtiment voyageur a été reconverti en une *guesthouse*. Complètement rénové dans le respect des éléments architecturaux notables, il offre une expérience singulière d'un séjour au bord des anciens chemins de fer. De nouveaux, l'orientation se distingue par sa nature touristique.

Enfin, la réhabilitation de la gare de Mora forme le troisième exemple et peut-être le plus intéressant. En effet, l'association culturelle *Estação Imagem*, dont nous avons parlé à la fin du chapitre 2, est en train d'y réaliser ses locaux. En



41 Ecopista à Arraiolos



40 Réhabilitation de la Gare de Mora

étroite collaboration avec les autorités locales, c'est tout le site l'ancienne gare-terminus de la ville qui est appelé à s'être remodelé dans une combinaison de rénovations stricto-sensu et de nouvelles adjonctions. Le projet se voit comme la mise en place d'un pôle culturel dans la région avec un ensemble de bâtiments emblématiques; la vitrine et les bureaux de *Estação Imagem*, un nouveau musée de la ville et une petite bibliothèque. Ces trois programmes se verront complètement intégrés à l'ancienne image et caractéristiques du lieu, tout en redonnant un souffle nouveau à ces ruines. Une telle réalisation est d'autant plus attrayante que la portée visée est clairement régionale et qu'elle se destine autant pour des visiteurs externes que pour l'usage quotidien de locaux. Cette dernière dimension en fait, selon moi, un atout particulièrement puissant qui, de plus est, l'ancre dans un territoire, et en fait un lieu de l'identité régionale mais aussi de sa transmission aux delà.

3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le rail au Portugal - prémisses et naissance
20^{ème} siècle - apogée et déclin
Le chemin de fer et le territoire
Nostalgie ferroviaire et industrielle

Nostalgie - Valeur patrimoniale - Mémoire

L'importance de la corrélation de relations générées par les concepts de nostalgie, patrimoine ou encore mémoire manifeste le cœur de ce sous-chapitre. En effet, grâce, ou à cause d'elles, les sociétés modernes s'attachent à redéfinir les paradigmes d'un intérêt toujours croissant envers la conservation de patrimoine, son rétablissement et sa perpétuation. Quels éléments relient alors le patrimoine et la mémoire? Qu'en est-il de la nostalgie? Le paysage entre-t-il dans le modelage du patrimoine et par extension d'une identité?

La nostalgie ferroviaire est alors une notion qu'il m'importe d'aborder dans le thème de la mise en évidence de l'infrastructure du rail. Ainsi, elle peut se définir comme un certain état mélancolique causé par le manque de quelque chose, provoqué par une sorte d'insatisfaction du temps présent en résonance avec un passé remémoré ou imaginé (Robertson, 1995). Dans le cas de l'Alentejo, quelques extraits issus de reportages télévisés réalisés au moment de la fermeture des lignes expriment, à mes yeux, passablement bien cet état nostalgique, ce sentiment de mélancolie combiné à une impuissance face à la situation. Quelque chose va disparaître et les habitants, même si minoritaires, vont le regretter

L'une des premières définitions modernes de la nostalgie nous vient de Kant et Rousseau qui considéraient que la nostalgie se référait plus à une distance temporelle que spatiale. En effet, ce concept philosophique originaire du 18^{ème} siècle apparaît avec les voyageurs solitaires à l'avance romantique, qui se posait alors la question du retour à la terre d'origine et des effets sur leur état d'esprit. John Urry d'ailleurs considère que notre inscription dans

une société postmoderne pousse les individus à se sentir attirés par le patrimoine culturel à travers un état nostalgique, d'autant plus qu'il est lié à la culture. Selon lui, la désindustrialisation du monde a changé le mode de vie en société, à savoir que les personnes s'identifient au patrimoine culturel comme une sécurité. La source de l'attirance contemporaine envers le patrimoine résiderait donc, entre autres, dans le sentiment nostalgique.

L'idée de patrimoine a émergé au moment où les considérations métaphysiques ou religieuses ont cessé d'exister en tant que base des valeurs communes, de la vie sociale et de l'organisation politique. Il s'établit comme la compensation d'une perte de guide identitaire, à savoir la religion, et le transfert vers ce qui pourrait constituer un élément de confiance, de repère qui explicite naturellement une question d'identité.

Rapporté au territoire physique, le patrimoine équivaut à revenir sur les fameux paysages culturels abordés dans le chapitre 2. En effet, l'intérêt contemporain pour ces paysages est justement dû à leur prédisposition à représenter des lieux de mémoire incarnant des éléments-clés dans la construction d'une identité collective. Ils constituent un support prééminent de sa construction et de la caractérisation d'un espace. Dans un monde de plus en plus globalisé où tout semble s'homogénéiser, la recherche d'identité régionale et leur mise en évidence permet de capter la valeur de la différence, de revitaliser des lieux par contraste.

Appliqué au cas d'une région, ici l'Alentejo, l'importance de l'approche culturelle est indéniable. En distinguant la culture élitaire et la culture populaire, nous revenons donc à la notion du vernaculaire évoquée en début de chapitre. La pre-

mière, politisée et formée, est la caractéristique des sociétés actuelles occidentales expliquant peut-être aussi son goût pour le patrimoine, qui se matérialise justement à travers le second type de culture. L'approche historique et vernaculaire joue donc un rôle important dans la formation d'une identité.

En Alentejo, la mise en valeur de ce patrimoine traditionnel peut être considéré comme essentiel dans l'inscription d'une mémoire collective, d'une pérennisation de la transmission des générations plus âgées vers les générations plus jeunes et les éléments de l'infrastructure ferroviaire peuvent avoir un rôle à y jouer, que ce soit par leur réhabilitation physique ou à travers une valorisation abstraite par une prise de conscience de la part de la population par exemple. Le paysage devient alors la plateforme d'expression des hommes qui l'habitent où chaque individu a créé une forme d'organisation territoriale adaptée aux conditions. Ils deviennent donc des marqueurs de l'aptitude d'un groupe de personnes à se lier à leur espace.

Avec l'importance accordée à cette valeur, il convient d'en nuancer l'application. Faire que tout devienne patrimoine, au risque de déboucher sur une muséification du territoire, n'est pas forcément la réponse adéquate pour une région, d'autant plus si elle se trouve en marginalisation avancée. La préservation de pan entier d'espace peut donc s'avérer dangereuse et accentuer des difficultés déjà présentes.

Ainsi, même si l'on reconnaît la nécessité de sauvegarder une partie de ce qui fait la richesse, la diversité, la signification d'une région, il convient de se montrer prévenant afin d'éviter de la cloisonner d'un possible développement futur, d'une évolution temporelle naturelle. C'est dans cette optique que m'intéresse la dynamisation des empreintes



42 Alentejo, 1955, Henri Cartier-Bresson

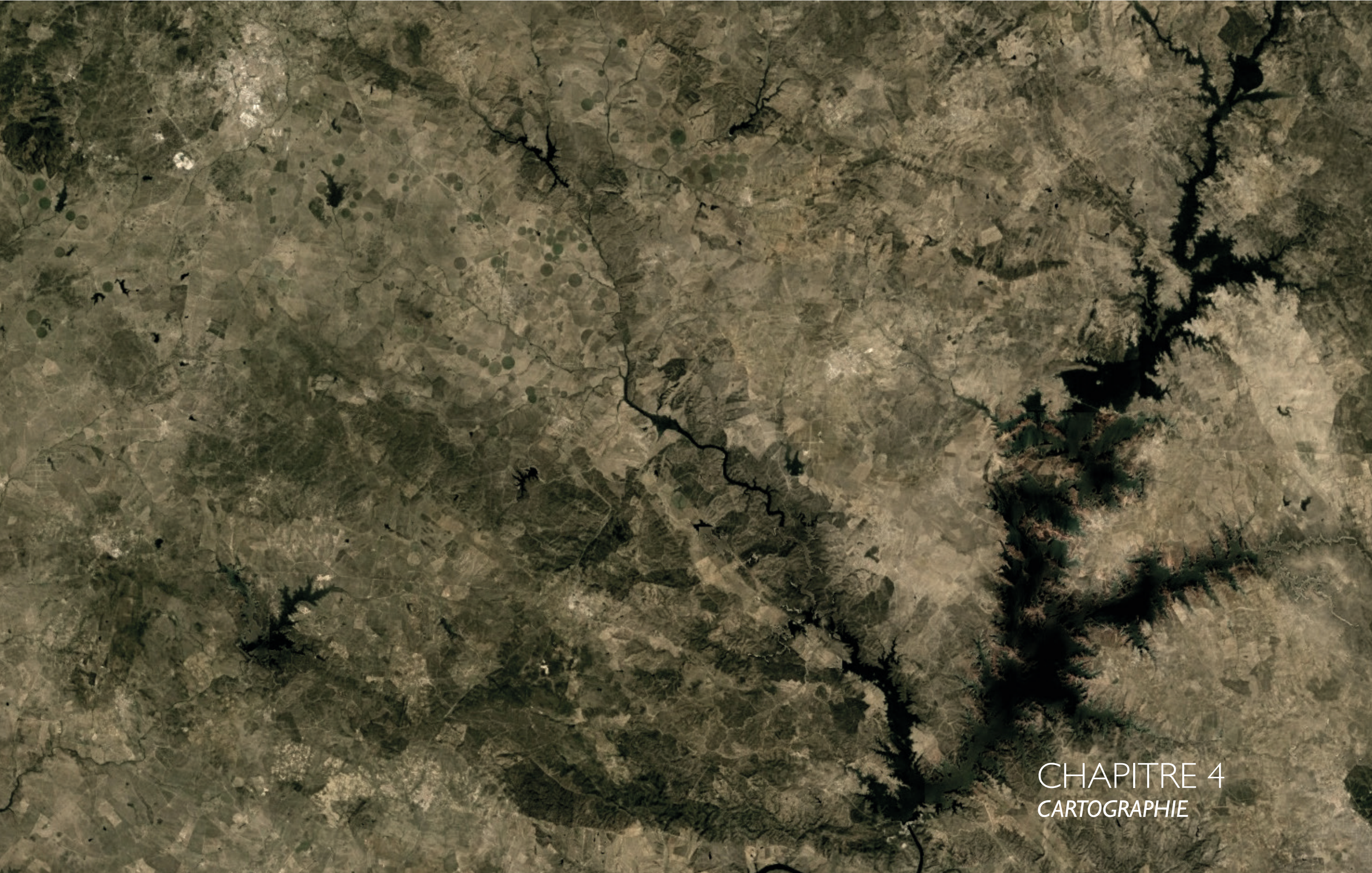
laissées par les chemins de fer *alentejano*: valoriser leur dimension patrimoniale et plus globalement identitaire du territoire tout en les réinterprétant au sein de programmes tournés vers l'avenir de la région. Leur présence réinventée permettra de les enrichir de nouveaux sens, propres à s'inscrire dans le temps. Ils seront les témoins d'un vécu de la région et incarneront a posteriori les potentiels futurs.

L'attrait touristique

Pour terminer ce chapitre, je voudrais brièvement tisser le lien qui unit les notions ci-dessus au tourisme. En effet, en plus de constituer un domaine de choix pour le développement actuel et futur de l'Alentejo, il induit particulièrement bien le sentiment nostalgique et la valeur patrimoniale.

L'idée d'utiliser le patrimoine industriel pour le tourisme, dont le rail fait partie, provient des années septante où l'on voit la possibilité de réutiliser un passé (industriel, productif) dans un but de renouvellement régional. Ce secteur économique n'est pas à considérer comme une solution à tous les problèmes d'une région, mais plutôt comme faisant partie d'une solution mixte pour des communautés en déclin, ceci dans le cas où les bases d'attrait touristique se trouvent réunies.

En patrimoine industriel, deux types d'impact de sites peuvent être suggérés : les sites primaires qui attirent les gens par l'essence-même de leur activité, et les sites secondaires qui constituent des éléments positifs de plus dans une région qui est déjà une attraction en soi. L'Alentejo et son infrastructure ferroviaire se rapporterait donc plutôt au second cas, la région ayant suffisamment de ressources attractives pour faire venir les gens, force est de constater l'engouement remarquable qu'il suscite depuis quelques années.



CHAPITRE 4
CARTOGRAPHIE

4. CARTOGRAPHIE

Inscription régionale dans un paysage infrastructurel externe

En contextualisant l'Alentejo dans le paysage infrastructurel global, cette carte révèle les potentiels dont la région peut envisager de profiter. Comme nous l'avons déjà vu, elle s'inscrit dans les couloirs de grandes opportunités logistiques, dont le port de Sines est la pièce-maîtresse, qui peuvent être à même d'amener des investissements externes dans l'agriculture ou l'industrie tout en appuyant par effet positif les dynamiques tertiaires.

Les grands projets européens de liaison ferroviaire de transport de marchandises entre Sines et la frontière espagnole au niveau de Elvas ainsi que la création des "autoroutes de la mer", projet continental visant à favoriser et simplifier le transport par voie maritime entre les régions périphériques de l'espace Schengen, génèrent une ouverture particulièrement privilégiées de la région aux marchés externes.

Évora, en plus d'être la ville la plus peuplée de la région, se trouve au centre de ce dispositif à venir, ce qui lui peut lui valoir de bénéficier de nouvelles opportunités à l'avenir.

Les conditions sont donc posées afin que l'Alentejo exploite son avenir tout en tentant de pallier à ses enjeux actuels, notamment la fixation des populations, la redynamisation des activités et la préservation de son identité, paysagère et culturelle.

Cartographie - 1:2'500'000

- Frontières nationales
- Divisions administratives - NUTS II
- Routes
- Territoire physique**
- Parcs Naturels
- ▨ Zones protégées spécifiques
- Principaux cours d'eau
- Grand projet - Lac de rétention de l'Alqueva (réalisé)
- Réseau ferroviaire**
- Réseau en exploitation
- Grand projet - ligne TGV Lisbonne - Évora - Madrid
- Grand projet - ligne de fret Sines - Évora - Elvas
- Réseau routier**
- Autoroutes et voies rapides
- Itinéraires principaux
- Itinéraires complémentaires
- Plateformes logistiques**
- Pl. portuaire
- Pl. urbaine
- Pl. régionale
- Pl. transfrontalière
- Infrastructures**
- Port maritime
- ... Grand projet - "Autoroutes de la Mer"
- + Aéroport



4. CARTOGRAPHIE

Expression territoriale d'une composante patrimoniale

Centrée sur l'Alentejo, cette cartographie vise à expliciter la relation probable entre différents domaines dans le cadre de futurs potentiels de développement, la vision patrimoniale du chemin de fer en contrepoint des conditions physiques et économiques régionales.

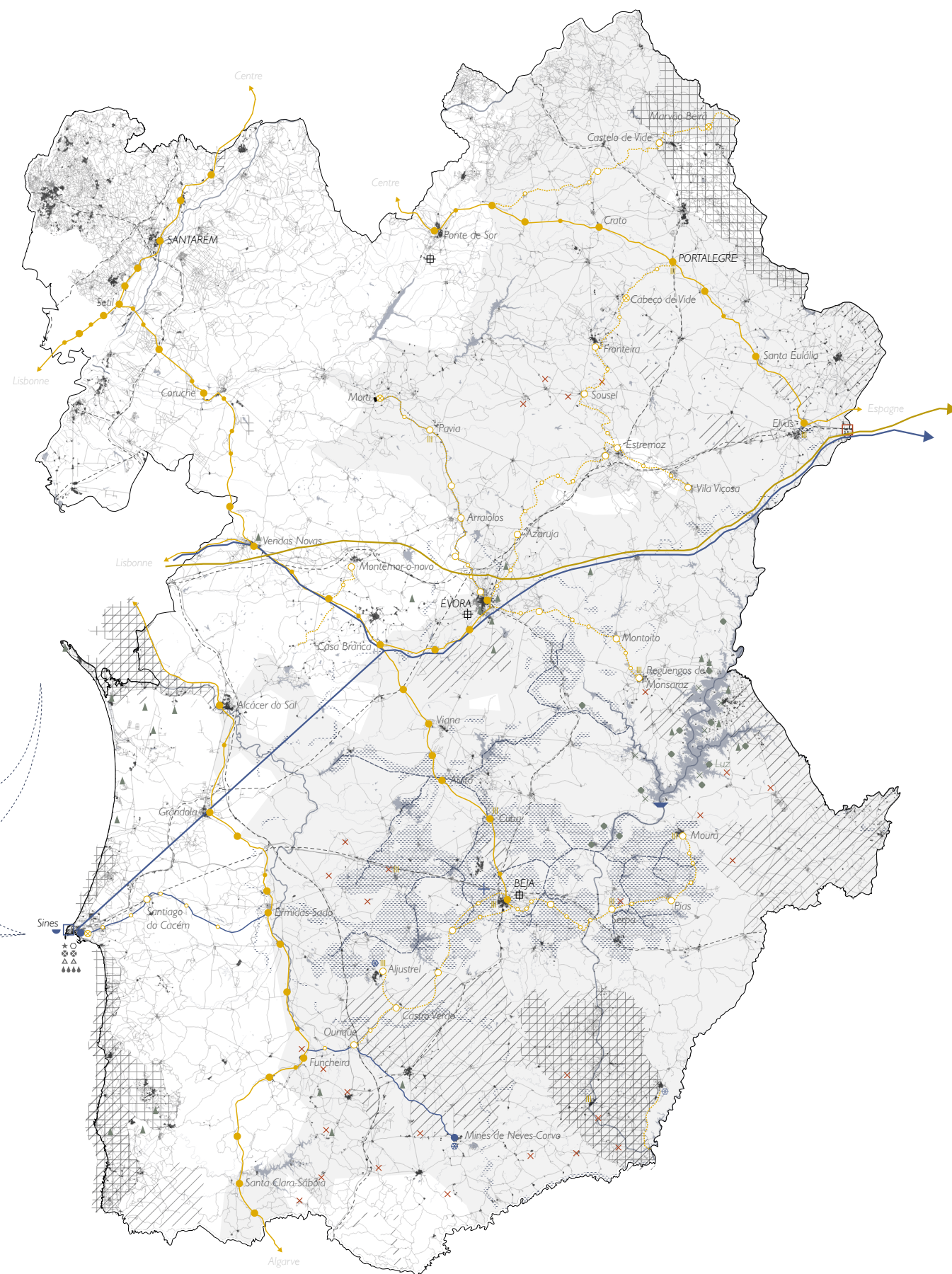
Ainsi, nous avons d'un côté, la spatialisation de toutes les gares désaffectées du réseau *alentejano* qui ressortent par leur structuration assez fine du territoire, reflet de l'organisation urbaine de la région. Ainsi disposées, elles contribuent à toucher le plus grand nombre et permettraient également, dans le cas d'une réhabilitation, de décentraliser quelques aspects des trois centres majeurs. La superposition de leur localisation avec d'autres éléments-clés de l'Alentejo nous montre les meilleures synergies à mettre en place dans ce territoire.

Le grand projet de l'Alqueva est répertorié avec sa nouvelle zone d'irrigation qui offre toute une série d'évolutions possibles dans la gestion de l'eau et de l'énergie. Ces deux domaines sont d'ailleurs deux aspects prépondérants dans les potentiels de la région. Couplée aux barrages et grâce à un fort ensoleillement et à des températures particulièrement élevées, la production d'énergie d'origine solaire peut se faire de manière efficace.

Enfin, le tourisme possède de nombreux atouts à son développement au sein de l'Alentejo. La beauté du paysage, la présence depuis peu du gigantesque réservoir en partie dédié aux loisirs, une accessibilité toujours meilleure, une gastronomie issue de ses produits agricoles n'en sont que quelques uns.

Cartographie - 1:1'00'000

- Frontières nationales
- Divisions administratives - NUTS II
- Routes
- Territoire physique**
- ▨ Parcs Naturels
- ▨ Zones protégées spécifiques
- Cours d'eau
- Lacs de rétention
- Zone maximale de température et ensoleillement
- Réseau ferroviaire**
- Réseau en exploitation
- Gare en exploitation
- Halte en exploitation
- Réseau fermé
- Gare désaffectée
- Halte désaffectée
- Gare reconvertie
- Ligne reconvertie en axe de mobilité douce
- Gare et ligne exclusivement pour le fret
- ▨ Silos désaffectés
- Grand projet - ligne TGV Lisbonne - Évora - Madrid
- Grand projet - ligne de fret Sines - Évora - Elvas
- Alqueva**
- Barrage
- Canaux d'irrigations
- ▨ Nouvelle zones d'irrigation créées par le projet
- Village côtier - attraction
- Tourisme**
- × Petit port de plaisance lacustre
- ▲ Projet de "resort"
- Activités économiques et investissements**
- Mine
- Mine désaffectée
- ▨ Investissement dans l'aéronautique
- × Centrales photovoltaïques - existante et en projet
- ★ Centrale thermo-électrique
- Raffinerie
- Industries pétro-chimiques
- ▲ Gaz
- ▲ Biocombustible
- Plateformes logistiques**
- Pl. portuaire
- Pl. urbaine
- Pl. régionale
- Pl. transfrontalière
- Infrastructures**
- Port maritime
- Liaisons maritimes
- Aéroport
- Réseau routier**
- ▨ Autoroutes et voies rapides
- ▨ Itinéraires principaux



5. CONCLUSION

L'Alentejo possède une identité particulière, il n'en fait aucun doute. Particulière, dans l'imaginaire qu'elle dégage, dans sa propension à en émouvoir plus d'un, dans sa fragilité aussi. En effet, elle peut nous sembler forte mais, inscrite au sein d'une région qui s'atrophie, elle risque elle-aussi de s'amoindrir. Nous l'avons vu, la démographie constitue le danger prééminent dans la dynamique régionale où la fixation d'habitants, voire l'attraction de nouveaux, constitue un défi essentiel. S'attacher à inverser la tendance actuelle équivaldrait donc à débiter la rédaction d'une toute nouvelle page pour la région tout en permettant une perpétuation ou une fortification de son identité si fascinante, si désirable.

Cette dernière naturellement liée à la culture, s'inscrivait en tant que point de départ de la réflexion menée ci-dessus et adhérerait à une volonté de l'interpréter au sein d'une entité physique. Ainsi, la caractérisation de l'Alentejo à travers le spectre culturel, nous a apporté nombre d'indices quant au récit qu'il raconte, à l'image qu'il transmet à l'altérité. Résolument né de la terre, ce territoire accorde une importance prépondérante au paysage et à sa relation avec les éléments. Le *montado* en est l'archétype premier car il exprime une façon de fabriquer un paysage par la main humaine en adéquation parfaite avec les conditions naturelles environnantes. Une sorte d'aptitude à trouver un équilibre.

Dans la continuité de cette vision, l'identité *alentejana* se révèle d'autant plus à travers les médiums de l'abstraction. L'imaginaire de cette région est tellement fort que la production artistiques concerne chaque indigène. Le paysan, l'industriel, l'académique... ils sont tous appelés à transmettre la passion pour leur territoire de quelque manière que ce soit. Ainsi, on retrouve dans la culture locale, la poésie, le

cante, la musique, la littérature, la photographie, la sculpture, la peinture... Tous les moyens sont bons pour évoquer une manière de se lier à la terre, de vivre l'espace. Je dirai même que, dans un registre plus concret, se manifeste dans la production agricole, l'extraction du liège ou l'élevage d'animaux une sorte de prédisposition à la transmission culturelle. Ironiquement, c'est également cette tradition de la diffusion d'une identité qui fascine à l'extérieur. Les locaux sont des auteurs mais ils sont pareillement des sujets qui inspirent les personnes externes, que ce soient de simples touristes ou un photographe renommé.

Confronter deux notions, à priori différentes, constituait le biais de la seconde partie du travail. Ainsi, en amenant le monde du chemin de fer, et notamment les traces qu'il a laissées sur cet espace culturellement puissant, je voulais poser la question de sa possible appartenance à un patrimoine *alentejano*. La valeur accordée à de telles empreintes peut paraître exagérée, mais leur inscription dans ce territoire, le souvenir qu'elles évoquent, leur présence temporelle sont autant d'éléments qui soutiennent l'idée de transmission, de diffusion propres à l'Alentejo. De plus, en tant que témoins d'une époque révolue, elles engagent la mémoire collective des autochtones afin de détourner l'oubli, ou comme dit plus haut, d'empêcher la perte d'une identité.

C'est donc au sein de cette volonté, celle de voir une région tournée vers l'avenir, de répondre à ses problématiques contemporaines tout en exerçant son capacité culturelle que le projet devrait se tourner.

La combinaison de ces deux environnements, le chemin de fer et la culture *alentejana*, qu'elle soit d'ordre objective à travers des éléments de l'activité économique par exemple,

ou subjective par des conceptions plus abstraites, constituera le thème projectuel principal. Ainsi, leur association devrait pouvoir générer des avantages dans les deux sens, l'un servant l'autre et vice-versa. La valeur patrimoniale présente dans les gares de chemin de fer contribuera à agrémente les futures activités d'une signification supérieure en s'enracinant dans le paysage culturel de l'Alentejo.



NOTES

1 in *Público* 09.08.2010

2 Wagner and Mikesell, in *Fowler*, 1999, p.56

Texte original: “a concrete and characteristic product of the interplay between a given human community, embodying certain cultural preferences and potentials, and a particular set of natural circumstances. It is a heritage of many eras of natural evolution and of many generations of human effort.”

3 Martins, 1887, Raposo, 1977, p.85

Texte original: “o vale oblíquo do Tejo pode dizer-se que divide o Portugal povoado do deserto, o Portugal culto do inculto, e a primeira necessidade da nossa economia interna é compensar estas duas metades, unificar estas duas partes...”

4 La charmecca correspond à “lande” en français

5 déf. “Ensemble de techniques de culture permettant de tirer parti de très faibles pluviométries” in *Larousse*

6 déf. “Relatif au sol” in *Larousse*

7 Ribeiro Telles, 2004, p.5

Texte original: “a paisagem é a expressão do espaço que é vivido pelo Homem. (...) A paisagem é mais rica, quanto mais polivalente. (...) Uma polivalência é uma paisagem que tem vinho, seara, rega, pomares, etc.”

8 “Dez anos depois, a Aldeia da Luz parece uma terra-fantasma” in *Público*, 18.11.2012

Texte original: “Mudámos os vivos e os mortos, mas não mudamos de vida” ; “Oh, minha senhora! Isto parece uma aldeia-fantasma.” ; “A aldeia está morta, sem vida nenhuma. Vamos pela rua e não se vê gente.”

10 POR Alentejo, 2007, p14

Texte original: “(...) as principais cidades não se configuram num sistema devido às suas escassas relações, nomeadamente, ao nível da falta de complementaridade de equipamentos e oferta de bens e serviços. Inclusive, verifica-se uma fraca articulação das maiores cidades com o restante sistema urbano (ao nível das sedes de concelho) devido a ritmos muito diferenciados de crescimento e investimento”

11 in *tintafresca.net* 27.11.2014

Texte original: “Agora, o que importa é dar futuro a este Cante, para expressar as novas dinâmicas de mudança, a melhoria dos quadros de vida, a atracção e fixação de novas gentes e o sucesso crescente desta região como território turístico. E também escrever-lhe uma história, ainda em falta.”

12 in <http://www.unesco.org/culture/ich/fr/RL/le-cante-alentejano-chant-polyphonique-de-lalentejo-sud-du-portugal-01007>

13 in *Notes and Correspondence upon the introduction of Railways in Portugal*, London, 1853, p12-13

14 “Encerramento de estações de comboios contribui para a desertificação do país” in *Público*, 09.08.2010

Texte original: “Do ponto de vista da empresa, pode representar grandes poupanças, mas, do ponto de vista dos utentes, isso normalmente significa um encargo maior.”

15 “Encerramento de estações de comboios contribui para a desertificação do país” in *Público*, 09.08.2010

Texte original: “Quando se encerraram linhas em Trás-os-Montes e no Alentejo houve uma desestruturação do território, porque houve um relacionamento funcional de muitas cidades que foi destruído”

16 in *Invitation to Vernacular Architecture - A guide to the Study of Ordinary Buildings and Landscapes* by Thomas Carter and Elizabeth Collins Cromley, Knoxville, 2005, p7-9

17 Víctor Mestre e Sofia Aleixo in “A Arquitectura Popular Alentejana :A Civilização do Barro”, 2001, p.80-86

Texte original: “A Arquitectura Popular do Alentejo é também paisagem cultural. A sua ligação à terra, com geometrias fortemente horizontalizadas, num aconchego terno e silencioso faz dela e da envolvente uma exaltação poética. A sua serenidade e limpidez torna-a etérea, quase cósmica. É profundamente solitária estando todavia acompanhada. A sua riqueza é a sua singeleza, não haverá muita expressão arquitectónica em que o quase nada em termos formais possa representar tanto. Estas meia metáforas são paradigma para a sua narração enquanto obra arquitectónica de Mestres anónimos”

TABLE DES ILLUSTRATIONS

1 Photo personnelle

2 Flickr

3 <http://joaoleitao.com/viagens/imagens/evora-alentejo-voe.jpg>

4 <http://revistabusinessportugal.pt/wp-content/uploads/2015/05/Porto-de-Sines-720x340.jpg>

5 Flickr https://farm9.staticflickr.com/8239/8489395131_34bd8bdc13_o_d.jpg, <https://www.flickr.com/photos/ruipedrovieira/8489395131/in/photolist-dWbnpz-AUpYn9-vHgjdj-6hndrN-4eTAFM-8jXUcI-6hndgw-6MbLbo-8mDr88->

6 <https://www.flickr.com/photos/imanente/987824020/sizes/o/>

7 Flickr https://farm4.staticflickr.com/3438/5793258882_183ebf9f1a_o_d.jpg,

<https://www.flickr.com/photos/kjfnjy/5793258882/in/>

8 http://farm3.static.flickr.com/2391/2078545580_ec40043b30.jpg

9 <http://fotos.sapo.pt/b9VWA13I70wq1wLE2c9jr/500x500>

10 <http://1974alfandegadafe.blogspot.ch/p/com-queda-do-regime-fascista-em-25-de.html>

11 <http://www.carnemertolenga.com/>

12 http://precisionelite.pt/wp-content/uploads/2014/09/precisionelite_am-biente_banner.jpg

13 <http://www.acesibilidade.gov.pt/accessmonitor/dir/see/?cD0yN3xvPWF8c-z0yNDQz>

14 IGEo <http://www.igeo.pt>

15 IGEo <http://www.igeo.pt>

16 A Terceira Dimensão <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com>

17 A Terceira Dimensão <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.com>

18 Flickr <https://www.flickr.com/photos/herdadedacortesiahotel/6935778720/sizes/l>

19 IGEo <http://www.igeo.pt>

20 <http://www.leitaoamaro.com/img/noticias/1363603041153051784.jpg>

21 photo personnelle au Museu da Luz

22 photo personnelle au Museu da Luz

23 Flickr https://farm7.staticflickr.com/6009/5973234447_6cc49023db_o_d.jpg, <https://www.flickr.com/photos/drakkul/5973234447/in/photolist-a6QouP-wUFGfv-7CR25N-9Jpq1g-7DCNMw-7LFNd9-7CM4Ag-9Jppan-5zZtTe-jdfrQh-a6Qovt-nFRgCX-a6QovP-nnzD2T->

24 Flickr <https://www.flickr.com/photos/duarte07/5645858361/sizes/o/>

25 <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/Monte.jpg>

26 Flickr https://farm5.staticflickr.com/4030/4539255546_0931f71189_o_d.jpg, <https://www.flickr.com/photos/asvp/4539255546/in/photolist-7V7SwE-8393DC-nv9DSS-hw2rsM-hVmvCK-8rplL1-4yY-2vx-aDjp1c-9yL8a9-9G8cKp-en6p3S-6scRbK-akLo4o-ddfbwN-jkxRug-8cQBPU-ko7Wpa-nwyHJA-6scR7H-ddfbuC-8vp5b1->

27 http://c10.quickcachr.fotos.sapo.pt/i/o24137054/15143533_9zSp9.jpeg

28 http://canelaehortela.com/wp-content/uploads/2014/11/cante_alentejano.jpg

29 <http://img0.rtp.pt/icm/thumb/phpThumb.php?src=/arquivo/images/a7/a7ba2944e670c130852b5c0fbce76c1a&w=620&sx=0&sy=0&sw=927&sh=508&q=75>

30 <http://lh5.ggpht.com/-RPMkRLm3T20/VCuiAF2Bdel/AAAAAABVw/UzTI-7h8c27Y/s1600-h/Anos-60.jpg>

31 Photo personnelle

32 Flickr <https://www.flickr.com/photos/talvesmiranda/5989355704/sizes/l>

33-41 Photos personnelles

42 [https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/e9/f7/7d/e9f77d-](https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/e9/f7/7d/e9f77d-7f0144922604614a6b9826cfa3.jpg)

[7f0144922604614a6b9826cfa3.jpg](https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/736x/e9/f7/7d/e9f77d-7f0144922604614a6b9826cfa3.jpg)

BIBLIOGRAPHIE

_ABRANTES Patrícia, 2011. *La métropolisation au Portugal: processus et politiques spatiales*. Lisbonne : Université de Lisbonne, Centre d'études géographiques

_ABREU Francisco José Viegas Maurício, 1988. *Comboios Portugueses, um guia sentimental*. Lisbonne : Círculo de Leitores

_ALEGRIA Maria Fernanda, 1990. *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910) As vias e o tráfego*. Lisboa : Universidade de Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica

_ALEGRIA Maria Fernanda, 1999. *O tráfego de passageiros e mercadorias, Estudos Históricos I*. Lisboa : CP Caminhos de ferro portugueses

_ARONSON James, 2009. *Cork oak woodlands on the edge : ecology, adaptative management and restoration*. Washington DC : Island Press

_BALABANIAN Olivier, 1980. *Les exploitations et les problèmes de l'agriculture en Estrémadure espagnole et dans le Haut-Alentejo*. Clermont-Ferrand : Université de Clermont-Ferrand. Thèse de Doctorat

_CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, 1994. *Portugal, mapa de caminho do ferro*. Exeter : Quay Map Company

_CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, 2010. *1910-2010 o caminho de ferro em Portugal*. Lisboa : REFER

_CARMONA Daniela Alexandra Tavares, 2012. *Contributo Bibliográfico para o estudo do Caminho-do-ferro em Portugal (1856-2006)*. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Tese de Mestrado

_CASTRO Joana, 2013. *Nostalgia Ferroviária e Caminhos de Memória: uma abordagem ao turismo cultural nas linhas ferroviárias do Tâmega e do Tua*. Porto : Université de Porto, Faculté de Lettres. Thèse de Master en Tourisme.

_DE CARVALHO Paulo Soeiro et RIBEIRO José Félix, 2009. *Territórios em Transformação: O Caso do Alentejo (Alentejo 2030)*. Lisboa: Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais

_CORREIA Teresa Pinto, 2006. *Estudo sobre o Abandono em Portugal Continental*. Évora: Universidade de Évora

_FEDER, 2007. *Programa Operacional Regional do Alentejo 2007-2013*. Lisboa

_HARTEL Tibor, 2014. *European wood-pasture in transition : a social-ecological approach*. London : Routledge

_INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, I.P. *Anuário da Região do Alentejo, 2012-2014*

_INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, *Estatísticas Agrícolas 2013*

_INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA, 2004. *Sistema urbano: áreas de influência e marginalidade funcional, Região do Alentejo*.

_LAZZAROTTI Olivier, 2012. *Des lieux pour mémoires: monument, patrimoine et mémoires-Monde*. Paris : A. Colin

_MAIROTA Paola, 1998. *Atlas of Mediterranean Environments in Europe, The Desertification Context*. Chichester : John Wiley & Sons Ltd

_MAROT Sébastien, 2010. *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*. Paris : Ed. de la Villette

_MIGUEL Cátia Vanessa da Silva, 2014. *Contributo para a salvaguarda e valorização da Paisagem Rural*. Lisboa, Universidade de Lisboa, Thèse de Master en Architecture paysagère

_MOORE Niamh, 2008. *Heritage, memory and the politics of identity : new perspec-*

tives on the cultural landscape. Aldershot : Ashgate

_PELLEGRINO P. 1986. *Développement spatial et identités régionales au Portugal : espaces en interaction, transformations régionales et structures locales*. Genève : CRAAL

_PEREIRA Hugo José Silveira da Silva, 2008. *Caminhos de Ferro nos Debates parlamentares (1845-1860)* Lisboa : Mestrado em História Contemporânea

_PIMENTEL Frederico, 1892. *Apontamentos para a história dos Caminhos de Ferro Portugueses*. Lisboa : Typographia Universal

_PINHEIRO Magda, 2008. *Cidades e Caminhos de Ferro*. Lisboa : Centro de Estudos da História Contemporânea Portuguesa

_PIRES Thomaz António et LAGES Mário F. 1992. *Contos populares alentejanos recolhidos da tradição oral*

_OLIVEIRA Manuel Alves de, 2000. *The Cork*. Mozelos : Amorim

_ORTIZ-MIRANDA Dionisio, MORAGUES-FAUS Ana, ARNALTE-ALEGRE Eládio, 2013. *Research in rural sociology and development, volume 19, Agriculture in Mediterranean Europe: between old and new paradigms*. Bingley : Emerald

_SEOTC, 2007. *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território PNPOT*. Lisboa: DGOTDU

_SILVEIRA Luís Espinha, 2011. *Population and Railways in Portugal, 1801-1930 in Journal of Interdisciplinary History* n° 1226

_SOBRAL José Manuel, 1995. *Memória e Identidades Sociais - Dados de um Estudo de Caso num Espaço Rural. Análise Social* Vol. XXX, 131-132, 289-313

_SOIFER Jack, 2009. *Como sair da crise - A, Algarve, Alentejo, Trilhos para a nova eco-*

nomia de Portugal. 1ère édition, Albufeira : J. Soifer

_TIMOTHY Dallen J. 2011. *Cultural heritage and tourism : an introduction*. Bristol : Channel View Publications

_VON BRUNN Albert, 2006. *Carris de papel: o caminho de ferro na literatura portuguesa*. Lisboa : Caminho

REMERCIEMENTS

Je voudrais, tout d'abord, remercier ma famille, amis et compagnons d'énoncé sans qui il aurait été difficile et plus fastidieux de parvenir au bout de ce travail.

Je souhaiterais également remercier la professeure Elena Cogato Lanza pour son suivi régulier et ses bons conseils.

Enfin, je n'aurais pu réaliser ce travail sans l'aide et l'avis des personnes suivantes: le professeur Luís Espinha da Silveira pour notre entretien particulièrement enrichissant et révélateur à Lisbonne et Madame Carla Silvério pour sa disponibilité et gentillesse dans les recherches aux archives ferroviaires.

