

## Croisière sur le Douro (Portugal)

Le voyage annuel de l'AMOPA de Loire-Atlantique avait en 2025 pour destination le Portugal, plus précisément une croisière sur la partie portugaise du fleuve Douro. Du 8 au 15 septembre, vingt Amopaliens ont profité de la douceur du climat lusitanien dans un paysage splendide dont la nature sauvage a été façonnée par l'homme, en voguant au rythme paisible et reposant d'un fleuve dompté par d'imposants barrages.

La rafale de vent qui nous saisit au sortir de l'avion sur l'aéroport de Porto nous rappelle que le Portugal regarde l'Atlantique et que son climat est soumis aux caprices de cet océan.

### Porto

Situé sur la rive droite du fleuve, Porto est désormais le centre d'une agglomération de 1.200.000 habitants qui s'est développée autour du quartier historique de la *Ribeira*. Ville de commerce et de négoce, elle dispose d'un riche patrimoine accumulé au fil des siècles. Les rois du Portugal n'ont laissé aucun palais dans la ville ; le bâtiment du pouvoir est le **Palais de la Bourse**, magnifique manoir du XIX<sup>e</sup> siècle chargé d'histoire, merveille de l'architecture néoclassique, qui étale avec insolence la richesse des maisons de négoce. Les présidents de la chambre de commerce ont toujours joué, à toute époque, un rôle important dans cette capitale provinciale, devenant parfois maires de la ville. Les entrepôts des maisons viticoles surveillent Porto depuis Gaia, sur la rive sud, et les demeures des habitants, autant celles du centre historique que des plus récentes, sont recouvertes de magnifiques *azulejos*, ces carreaux de faïence décorés dont la mode remonte à l'occupation arabe.

Bien que la ville ne soit qu'à quelques kilomètres de l'embouchure du fleuve, le Douro se fraie encore un chemin parmi les collines : parcourir la ville à pied demande de bonnes jambes pour monter et descendre les innombrables escaliers et rues en pente qui la constituent. Franchir le fleuve en *rabelo*, ce bateau traditionnel pouvant transporter toute marchandise, comme les tonneaux de vin, est aisé. En revanche, la construction de ponts a toujours été difficile. *Gustave Eiffel* a construit le pont de chemin de fer *Dona Maria Pia* en 1877 (désormais désaffecté) et *Teófilo Seyrig*, un de ses disciples, construit le pont *Luis I* sur lequel passe le métro ainsi que, sur deux niveaux, les piétons. Les six ponts de la ville, qu'ils soient métalliques ou en béton comme les plus récents, sont tous des merveilles d'architecture qui façonnent le paysage.



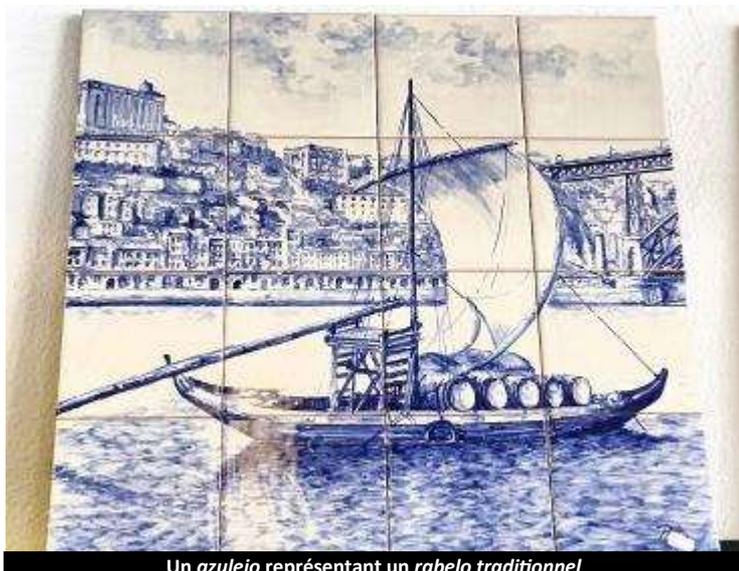
Vue de Porto du pont Luis I



Le Palais de la Bourse (extérieur et intérieur)



Un atelier d'azulejos



Un azulejo représentant un rabelo traditionnel

### Le rio Douro

Porto est belle, mais nous sommes venus pour le fleuve et dès le deuxième jour, le bateau commence à le remonter. Long de 940 km, le rio Douro prend sa source en Espagne, où il s'appelle *Duero*, à 2160 m d'altitude. C'est dans ce pays que son cours est le plus long ; il sert ensuite de frontière aux deux pays sur 112 kilomètres puis rentre au Portugal. Cette dernière partie, longue de 213 km, est celle que nous allons parcourir.

À partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, le Douro a joué un rôle important dans le développement de la région dont le fleuve était, avant les routes et la voie ferrée, le seul moyen de transport. Parcouru par les *barcos rabelos*, typiques embarcations à fond plat et à haute voile carrée conçues pour franchir les rapides, il assurait le transport des fruits et surtout du vin de Porto. Mais la navigation n'était pas sans danger ni difficulté, avec les rapides qu'il fallait franchir à la descente et les remontées difficiles dans ce relief tourmenté ne disposant pratiquement pas de chemins de halage.

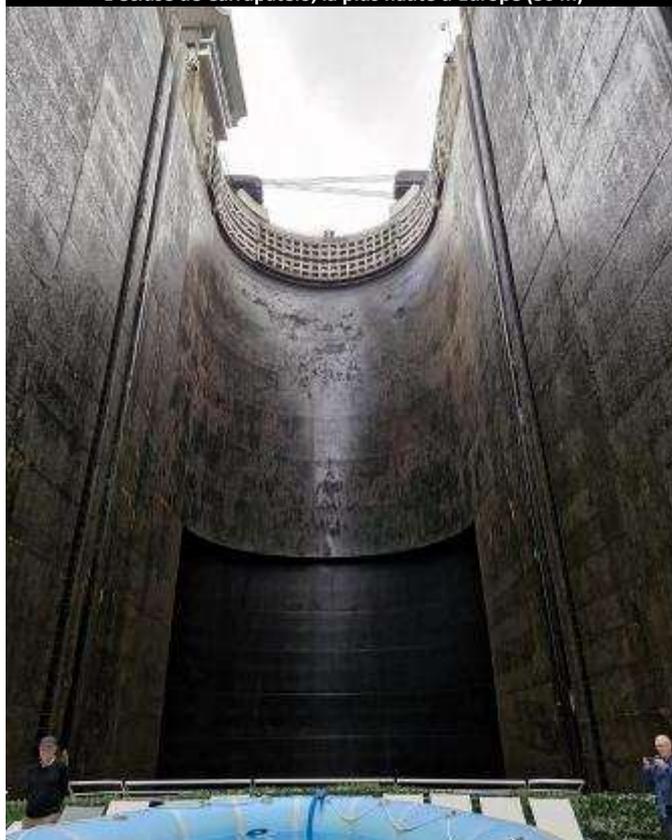


- 1 : Écluse de Crestuma (14 m)
- 2 : Écluse de Carrapatelo (36 m)
- 3 : Écluse de Bagauste-Régua (27 m)
- 4 : Écluse de Valeira (32 m)
- 5 : Écluse de Pocinho (22 m)

Le trajet de la croisière, les villes visitées et les écluses franchies



L'écluse de Carrapatelo, la plus haute d'Europe (36 m)



Le pont de chemin de fer Maria Pia (1877 aujourd'hui désaffecté) et son remplaçant en béton São João (1991)

À partir des années 1960, de nombreux barrages ont été construits sur le fleuve permettant une importante production hydroélectrique ainsi que l'irrigation de plusieurs milliers d'hectares de terres cultivables. Dans la partie portugaise du fleuve, les barrages l'ont rendu navigable car ils ont été équipés d'écluses. Sur les 213 km entre la frontière espagnole et la mer, les 131 mètres de dénivelé sont régulés par cinq barrages qui créent des réserves d'eau importantes qui pallient les très faibles débits de juillet à septembre.

Le passage en bateau des écluses est une distraction qui impressionne les touristes. En particulier, l'écluse de Carrapatelo, la plus haute d'Europe avec ses 36 m de dénivelé, est très impressionnante. Quand le bateau y pénètre, rares sont ceux qui ne sont pas impressionnés, voire légèrement inquiets, en se demandant si la paroi de métal et de béton qui ferme l'écluse a bien la solidité qu'elle semble détenir...

## Les excursions

Pour agrémenter le voyage et éviter la monotonie d'une navigation trop paisible, des excursions en car permettent des découvertes aux alentours.

- **Guimarães** est historiquement associée à la fondation et à l'identité de la nation portugaise. La ville a vu naître *Afonso Henriques*, le premier roi du pays. Le **Palais des ducs de Bragance** se dresse comme un témoin majestueux de l'histoire portugaise. Sa construction, initiée au XV<sup>e</sup> siècle par le comte *Afonso*, fils illégitime du roi *João I*, marque le début d'une ère de splendeurs.

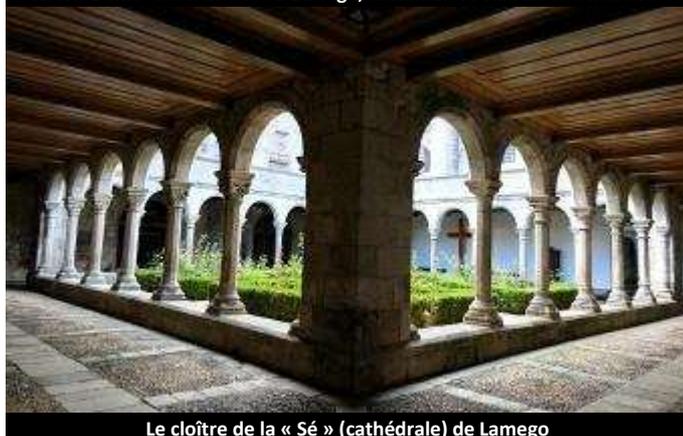
- Situé à seulement une dizaine de kilomètres du Douro, **Lamego** est une ville attrayante pour son architecture, son histoire et sa culture. Sur une colline se trouve le **Sanctuaire de Notre-Dame-des-Remèdes** (*Nossa Senhora dos Remédios*), centre d'un important pèlerinage populaire : certains fidèles montent les 600 marches conduisant au sanctuaire à genoux... C'est dans cette ville qu'en 1143 les nobles déclarèrent *Afonso Henriques* comme le premier roi du Portugal. De la cathédrale gothique de la ville, il ne reste que la tour romane du bâtiment d'origine, avec son portail sculpté de la Renaissance et son beau cloître datant des XVI<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.



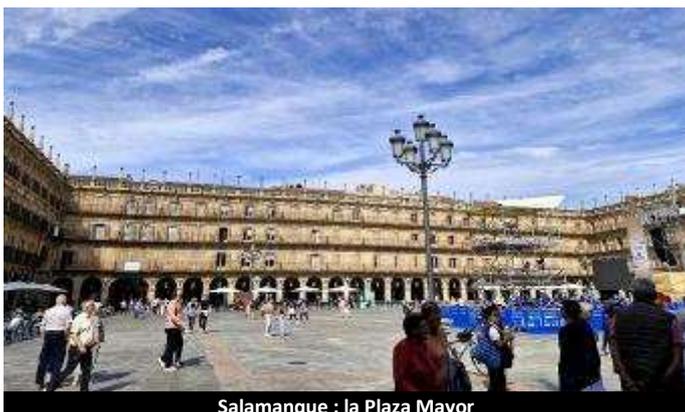
Le Palais des ducs de Bragance à Guimarães



Notre-Dame-des-Remèdes à Lamego, dominant la ville de 600 marches



Le cloître de la « Sé » (cathédrale) de Lamego



Salamanque : la Plaza Mayor



Salamanque : la maison des coquillages



Salamanque : la bibliothèque de l'Université

- Perchée à 800 m d'altitude sur le haut plateau castillan battu par les vents froids de l'hiver et réchauffé par l'ardeur du soleil estival, **Salamanque** abrite la plus ancienne université d'Espagne encore en activité. *Alphonse IX de León* aurait émis le souhait de la créer en 1218. Mais il faudra attendre la charte édictée par *Alphonse X de Castille* en 1254, confirmée par le Pape *Alexandre IV* en 1255, pour que l'université de Salamanque prenne tout son essor. Elle comporte toujours de nos jours des milliers d'étudiants. La ville-musée possède un patrimoine architectural important, avec ses deux cathédrales, la vieille et la nouvelle, la *maison des coquillages*, la *Plaza Mayor*, le *Couvent de San Esteban* et les *Écoles Majeures* dont les nombreux bâtiments historiques parsèment le centre-ville. C'est un bonheur de se promener dans son **cœur historique**, largement piéton, en admirant les bâtiments aux couleurs ocre, dorés par le soleil.



Vila Real : le palais de Mateus

- Le **Palais de Mateus** (*Palácio de Mateus*) à Vila Real est une demeure baroque construite dans les années 1740 sur les plans de l'architecte italien *Niccoló Nasoni*. Entouré de beaux jardins insérés dans une vaste propriété, il est considéré comme l'un des plus grands exemples de l'architecture civile du baroque au Portugal. De sa décoration intérieure ressortent les plafonds en bois travaillé, le mobilier de différentes époques, les peintures du XVII<sup>e</sup> et du XVIII<sup>e</sup> siècles, des objets en argent, de la céramique et une bibliothèque où s'illustre une remarquable édition des *Lusiadas* (*Les Lusiades*, poème de neuf mille vers du XVI<sup>e</sup> siècle qui est la grande épopée nationale du pays).

- La **gare de Pinhão**, toujours en activité, est célèbre pour ses façades décorées de vingt-cinq panneaux d'*azulejos*, qui retracent les travaux de la vigne et les paysages de la région.

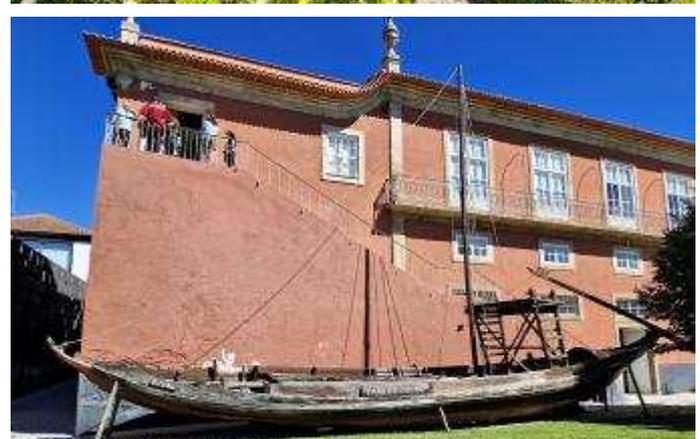
- Le **musée du Douro**, situé à **Peso da Régua**, est témoin de la mémoire, de la culture et de l'identité de la région vinicole du Douro.



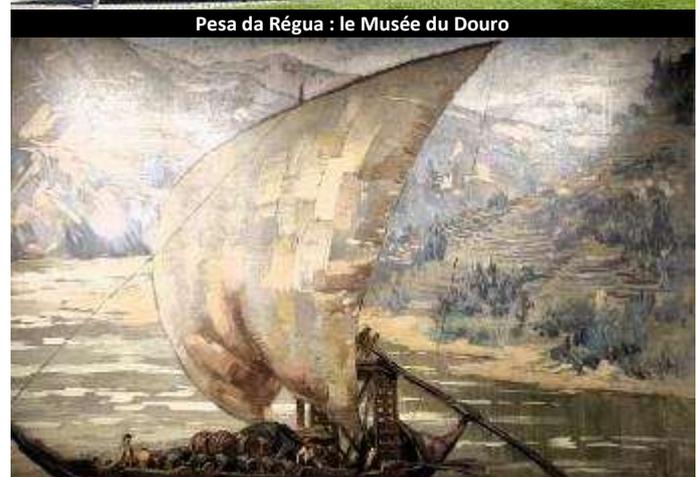
Le palais de Mateus : la bibliothèque et le jardin à la française



La gare de Pinhão et ses décorations d'*azulejos*



Pesa da Régua : le Musée du Douro





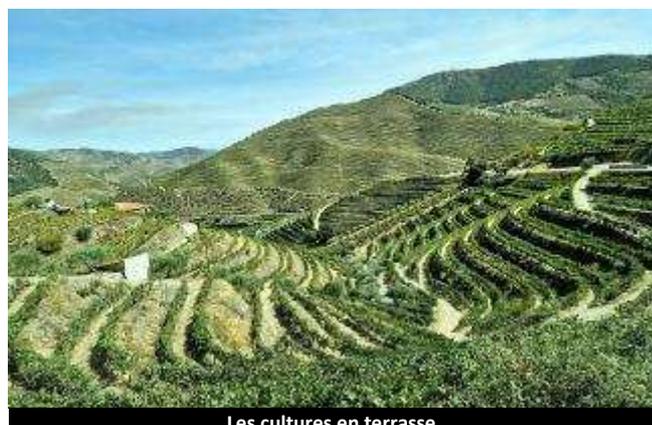
Le vignoble des vins de Porto, délimité en 1756

### Le vignoble de Porto

Mais c'est évidemment le vin de Porto qui est la grande vedette de la région. Bien que portant le nom de la ville située à l'embouchure du fleuve, ce vin n'est pas produit aux alentours de la ville qui était le port d'expédition de ces vins où les négociants, notamment anglais, avaient leurs entrepôts, et où le fleuve Douro rejoint la mer ; les vignes se situent quatre-vingts kilomètres en amont du fleuve, dans la région du **Haut-Douro**.

Avec des sols rocheux et des températures très hautes en été, cette région est excellente pour la production de vin. La chaleur extrême de l'été permet le développement de raisins très sucrés et à la peau épaisse, produisant des vins fruités. La géographie de la région et l'installation des vignes en terrasse sur les collines du Douro, est une caractéristique qui est à l'origine de la grande diversité de vins de Porto. Les reliefs qui entourent le fleuve créent de nombreux microclimats aux caractéristiques de température, d'humidité, d'exposition au soleil et au vent différentes selon l'altitude, la pente et l'orientation des coteaux. Pour chaque microclimat ce sont des cépages différents qui se révèlent les plus adaptés. Une cinquantaine de cépages sont répertoriés, dont trente-et-un sont autorisés par l'institut des vins de Porto.

Après les vendanges en septembre, les raisins sont piétinés dans des bacs de granit (les *lagares*). On commence ensuite le processus de fermentation que l'on arrête au bout de trois ou quatre jours pour ajouter, dans une proportion d'un cinquième du vin une eau de vie vinicole à 77% de taux d'alcool. Cette coupure élimine les levures et interrompt la fermentation en élevant le volume d'alcool à 20%, conservant ainsi une grande partie du sucre naturel du vin, ce qui donne ce goût particulier au Porto.



Les cultures en terrasse



Les réserves de la quinta do Tedo



Les lagares de la quinta do Tedo



Vignes et oliviers



Cultivé dans la région depuis l'Antiquité, le vignoble a connu un essor particulier à partir du XIV<sup>e</sup> siècle, pendant la guerre de Cent ans entre la France et l'Angleterre, lorsque les Anglais sont arrivés au Portugal pour diversifier leur approvisionnement en vin. Des liens commerciaux étroits se nouent dès cette époque entre les deux pays, avec l'installation de négociants anglais. En 1703, le Portugal et l'Angleterre signent le **traité Methuen** (du nom du négociateur anglais). Ce traité stipule que les droits de douane sur les vins portugais seront au maximum égaux aux deux tiers des droits appliqués sur les vins français, en échange de la levée des restrictions sur les importations de draps anglais au Portugal.

Le commerce des vins de Porto commence alors sur une grande échelle. Au tout début du XVIII<sup>e</sup> siècle commence à apparaître la pratique qui donnera au Porto son goût inimitable : l'habitude fut prise d'ajouter de l'eau de vie dans le vin juste après la fermentation afin de protéger le vin contre les maladies et d'améliorer son goût. Dans le vignoble du Haut-Douro comme chez les expéditeurs affluait une main d'œuvre bon marché venant de l'industrie textile ruinée par le traité Methuen. Puis en 1727 une profonde crise sévit dans le vignoble portugais, due à la chute des prix imposée par les négociants anglais.

Suite au tremblement de terre de 1755 (40.000 morts à Lisbonne), le premier ministre **Sebastiao de Carvalho marquis de Pombal** met fin à cette crise en créant des monopoles dont la **Compagnie Vinicole du Douro** en 1756 : délimitation de la région de production des vins de Porto en la balisant entièrement avec 335 bornes de granit ; partage du vignoble en deux catégories de terroirs selon la qualité des vins pouvant y être produits, préférant les sols schisteux plutôt que granitiques ; contrôle des quantités produites avec la règle du tiers qui interdit aux vignerons de vendre plus du tiers de leurs stocks en cours ; fixation d'une fourchette de prix d'achat à la propriété pour les négociants, etc... D'une certaine façon, le vin de Porto fut ainsi la première **Appellation d'Origine Contrôlée** au monde.



Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, des négociants commencent à acheter des *quintas* (domaines) dans le Douro, pour produire eux-mêmes leurs vins et expérimenter différents types d'élevage. Après les destructions subies par le vignoble et provoquées d'abord par l'oïdium vers 1850 puis par le phylloxéra vers 1860, de nouvelles techniques viticoles apparaissent : sélection des cépages, plantation et culture de la vigne, pratiques phytosanitaires, méthodes de vinification, maîtrise de l'élevage...

Nous avons parcouru toute la région viticole en bateau et en autocar, admirant l'immense travail qui durant des générations a ordonné ce cadre sauvage : les vignes disposées en terrasse ou dans le sens de la pente, ainsi que les alignements d'oliviers ou d'amandiers limitant les parcelles. Bien sûr, le voyage ne pouvait s'achever sans une dégustation dans un domaine viticole (la *quinta do Tedo*), entreprise familiale travaillant largement selon les méthodes traditionnelles. Nous y fûmes très bien accueillis et plusieurs d'entre nous n'hésitèrent pas à passer commande pour des livraisons futures de ce nectar...



Dégustation à Lamego

### L'Infante Dom Henrique

Le nom de notre bateau évoque l'âge d'or des découvertes du XV<sup>e</sup> siècle, époque où les initiatives portugaises ont lancé les grandes découvertes du monde par les Européens.

Les bateaux qui circulent sur le Douro ont tous les cotes qui leur permettent de passer les écluses : 80 m de long et 11m40 de large. Cependant, certains ponts sur le Douro ayant été construits avant que la navigation fluviale fût rendue possible, il faut parfois rabattre le radar et abaisser la tente du pont supérieur pour pouvoir les franchir !

Naviguer au rythme paisible des plans d'eau créés par les barrages est une activité très apaisante et on peut rester de longues minutes sur le pont supérieur à contempler ces paysages magnifiques ou ces défilés imposants. Une mention doit être faite des repas, activité non négligeable dans une croisière : les menus de L'Infante Dom Henrique sont dignes d'éloges et nous avons chaudement félicité le chef français du bateau !

Pascal Monsellier  
(Crédits photos @AMOPA44)





Le groupe d'Amopaliens devant l'église Saint-François de Porto

### Henri le Navigateur

L'**Infante Dom Henrique** (que nous appelons *Henri le Navigateur* - 1394-1460), troisième fils survivant du roi *João I* est à l'origine de l'entreprise d'exploration des côtes de l'Afrique, qui commence en 1415 et aboutit en 1488 à la découverte du *cap de Bonne-Espérance* puis en 1498 au premier voyage direct de l'Europe à l'Inde de *Vasco de Gama*.

En fait Henri n'a pratiquement jamais navigué ni fait aucune découverte géographique. Son rôle fut celui de prince éclairé qui réunit autour de lui savants, marins et géographes et donna l'impulsion nécessaire à l'expansion commerciale et coloniale du Portugal. L'historiographie actuelle réévalue cependant le rôle de son frère Pierre (1392-1449) dans ces découvertes.

Pour lutter contre les pirates maures qui harcelaient les côtes méridionales du Portugal à partir du port africain de *Ceuta*, il convainc son père en 1414 d'organiser une campagne pour s'emparer de la ville. Celle-ci est prise en août 1415. Henri découvre alors les marchandises qui arrivent par les routes commerciales du Sahara, dont *Ceuta* est une étape, notamment l'or du sud de la Mauritanie. Henri veut également sa part de ces richesses, mais l'accès terrestre est interdit par les musulmans qui protègent leur territoire, ainsi que par Venise qui cherche à conserver son monopole sur les mers. La situation incite donc les Portugais à descendre le long de la côte africaine par la voie maritime.

Henri commence en 1416 à repeupler le village de *Terçanabal*, situé sur la péninsule de *Sagres en Algarve*. Ce village, bientôt appelé *Vila do Infante* (Ville de l'Infant), est pourvu d'un arsenal naval et d'un observatoire, et Henri y crée une école de géographie et de navigation. Le cartographe *Jehuda Cresques* est invité à y travailler. Le port de *Lagos* tout proche devient un centre de construction navale.

Ces explorations sont possibles grâce à un navire d'un type nouveau, mis au point dans les années 1430-1440 sur les chantiers navals de Lagos, la **caravelle**. Ce bateau, qui allie la voile latine et la voile carrée, est capable d'affronter la haute mer, ce qui permet de voyager sur de plus longues distances. Mais l'aventure bénéficie aussi d'une nouvelle conception de la navigation à la voile, la **volta do mar** (littéralement *tour de la mer*) qui, en cas de vents ou de courants contraires, envisage de s'éloigner d'abord de la côte avant de revenir vers l'objectif en utilisant les vents et courants favorables.

En 1418 et 1419 sont découvertes les îles de l'archipel de Madère, inhabitées,

mais colonisées dès les années 1420, puis en 1427 on découvre les Açores, rapidement colonisées à leur tour.

À cette époque, le **cap Bojador** est le point le plus méridional de la côte africaine connu des Européens. Henri finance plusieurs expéditions et le premier européen le dépasse en 1434. Dès lors, les Portugais vont s'aventurer par bonds de plus en plus au sud.

En 1437, Henri est le principal organisateur d'une attaque de **Tanger**, qui aboutit à un désastre et à la capture de son frère Ferdinand qui meurt en captivité onze ans plus tard.

Le **Cap Blanc** est atteint en 1441. Avec la capture d'indigènes ramenés au pays, un commerce d'esclaves s'instaure pour pallier la pénurie de main-d'œuvre du Portugal. En 1444, les Portugais parviennent au fleuve Sénégal et dépassent la presqu'île du **Cap Vert** (actuelle ville de Dakar). Avec le franchissement de la limite sud du désert, Henri atteint un de ses objectifs : le contournement des routes commerciales tenues par les musulmans et l'accès à l'or et aux esclaves.

Henri le Navigateur  
Nantes - Place du Commerce