

**UNIVERSITÉ PARIS X - NANTERRE**

Département d'Ethnologie

**L'EMPREINTE DE LA MER  
IDENTITÉ DES PÊCHEURS DE NAZARÉ-PORTUGAL**

- Ethnologie d'une communauté de pêcheurs -

**CHRISTINE ESCALLIER**

VOLUME I

Thèse de Doctorat en Ethnologie  
Sous la direction de Madame Aliette Geistdoerfer

1995

396  
ESC Emp  
V.1  
T15

31635

UNIVERSITÉ PARIS X – NANTERRE

Département d'Ethnologie

L'EMPREINTE DE LA MER  
IDENTITÉ DES PÊCHEURS DE NAZARÉ-PORTUGAL  
- Ethnologie d'une communauté de pêcheurs -

UNIVERSIDADE DA MADEIRA  
SERVIÇOS DE DOCUMENTAÇÃO

**CHRISTINE ESCALLIER**

VOLUME I

Thèse de Doctorat en Ethnologie  
Sous la direction de Madame Aliette Geistdoerfer

1995

## REMERCIEMENTS

Que soient ici remerciés ceux qui m'ont aidée dans la réalisation de ce travail.

En particulier Aliette Geistdoerfer, responsable de l'unité "Techniques et Culture" - UPR CNRS 191 -, pour avoir accepté de diriger ma thèse et pour m'avoir accueillie au sein de son équipe. Je la remercie pour ses conseils et ses observations, et pour le soutien qu'elle m'a apporté tout au long de ces cinq années.

Je remercie également Jacqueline Matras-Guin, membre de l'UPR CNRS 191 et Isabelle Leblic, membre du LACITO - UPR CNRS 3121, pour leurs conseils et leur aide amicale.

Maria-Olímpia Lameiras-Campagnolo, Henri Campagnolo et Bruno Martinelli, pour avoir été les premiers à m'encourager à faire d'un projet une réalité.

Mais aussi ceux qui m'ont aidée à recueillir toutes les informations contenues dans cet ouvrage :

- Le directeur du musée ethnographique et archéologique Joaquim Manso de Nazaré, João Saavedra Machado, pour m'avoir donné accès aux archives du musée; les membres du musée, et plus particulièrement Cecília Nunes et Emílio Vagos dit "Lula", pour m'avoir communiqué les résultats de leurs travaux;
- Le personnel de la capitainerie et de la police maritime, dont le dévouement et l'amitié m'ont été si précieux;
- Le personnel de la criée, et son aimable directrice, Zulmira.
- L'anthropologue José-Maria Trindade, et sa famille, pour leur appui sur le terrain.

Enfin, à tous les pêcheurs et natifs de Nazaré qui, nombreux, ont collaboré à ce travail, j'exprime toute ma gratitude.

# TABLE DES MATIERES

## PREMIERE PARTIE

### DES PRATIQUES HALIEUTIQUES : SYSTEMES TECHNIQUES ET STRUCTURES SOCIALES

I - NAZARE : DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS.....	48
CH 1 - LE BERCEAU : PEDERNEIRA.....	55
CH 2 - LE VILLAGE MYTHIQUE DE SITIO ET SON PROMONTOIRE.....	60
CH 3 - LA PECHERIE DE NAZARE.....	67
A) Arrivée d'un peuple fédérateur : les pêcheurs d'Ilhavo.....	67
B) Le milieu marin et la faune.....	77
II - TRAVAIL ET VIE EN MER.....	85
CH 1 - LA FLOTTILLE DE PECHE DE 1893 A NOS JOURS.....	89
A) Critères de classification des embarcations de pêche.....	89
a- Les caractéristiques techniques.....	99
1- Les embarcations locales.....	99
2- Les senneurs.....	110
3- Les embarcations de pêche hauturière : les palangriers.....	123
b- Les origines des embarcations nazaréennes.....	135
c- Les méthodes de construction.....	137
d- Les différents modes d'identification des embarcations.....	145
1- Nommer l'embarcation.....	145
2- L'ornementation : peintures et objets.....	152
B) Modes de désignation.....	173
a- Correspondances et référents.....	174
1- Association de l'objet à la technique.....	178
2- Association de l'objet à l'espèce pêchée.....	180
3- Association de l'objet à la zone de pêche exploitée.....	182
4- Désignation de l'objet selon ses caractéristiques techniques....	183
5- Conséquences d'une dénomination anarchique.....	188
b- Nomenclature officielle des termes techniques maritimes.....	191
c- Influences étrangères sur le vocabulaire maritime portugais.....	195
C) Evolution de la flottille nazaréenne.....	201
a- Des barques d'hier aux navires d'aujourd'hui.....	201
b- La course à la motorisation.....	210
c- La restructuration de la flottille portugaise : une nécessité économique.....	215
CH 2 - LES EQUIPAGES : CONSTITUTION ET ORGANISATION.....	224
A) Les équipages.....	224
a- Le personnel navigant.....	224
b- Le personnel non-navigant.....	231
c- Le recrutement.....	233
1- Origines des membres d'équipages.....	235
2- Mobilité des équipages.....	247
3- Les membres d'équipage et leur rôle.....	250
d- Les compagnons d'équipage : une "famille inventée".....	259
e- Concurrence et conflits entre équipages.....	271
B) Les systèmes de rémunération.....	274
a- Le mode de rémunération "à la part".....	276
b- La composition de la rémunération.....	279
c- Les contrats.....	291
d- Les aides sociales.....	305

CH 3 - LES PECHEES EN MER.....	316
A) Les pêches au piège : les filets et les nasses.....	319
a- Les filets.....	320
1- La senne de plage <i>xávega</i> .....	320
2- Le filet à lançon <i>rede de frachão</i> .....	370
3- Le filet à crabe <i>bugiganga</i> .....	373
4- Le filet draguant <i>algerife</i> ou <i>rede de estacar</i> .....	381
5- Les sennes tournantes <i>candil</i> , <i>traineira</i> et <i>cerco</i> .....	385
6- Les filets maillants et embrouillants <i>rede de emalhar</i> .....	417
7- Les filets poussés <i>capinete</i> et <i>camaoreiro</i> .....	438
8- Le filet lancé <i>tarrafa da mão</i> .....	439
9- Les madragues <i>redonda</i> et <i>valenciana</i> .....	443
b- Les nasses.....	461
1- Les verveux <i>biqueirão</i> et <i>galricho</i> .....	461
2- Les filets "lanterne" <i>garrafol</i> et <i>carracoleira</i> .....	464
3- Les casiers <i>covo</i> et <i>gaiola</i> .....	466
4- Le pot à poulpe <i>alcatruz</i> .....	480
B) Les pêches à la ligne et à l'engin blessant.....	481
a- La palangre <i>aparelho de anzol</i> .....	481
b- La ligne à daurade rose <i>gorazeira</i> .....	507
c- La ligne <i>corrimão</i> .....	510
d- La ligne plombée <i>chumbada</i> .....	513
e- La ligne <i>gigue</i> ou "pêche au doigt" <i>pesca do desdo</i> .....	515
f- la ligne à tacaud <i>linha da faneca</i> .....	516
g- La turlutte <i>toneira</i> et la foëne <i>fisga</i> .....	516
CH 4 - IDENTIFICATION ET APPROPRIATION DE L'ESPACE MARIN :	
USAGES ET REPRESENTATIONS.....	524
A) Repérages et délimitations.....	531
a- Les <i>lanço</i> des sennes de plage.....	533
b- Les pêcheries locales et côtières des sennes tournantes.....	544
c- Les fonds rocheux : des viviers naturels pour la pêche aux lignes..	548
B) Représentations des espaces marins.....	556
a- La vision de l'espace : la perception des distances.....	565
b- Les formes et les volumes : variantes des représentations.....	567
c- La représentation sélective.....	569
C) Droits d'usage.....	578
a- L'usage du rivage.....	578
b- L'usage de l'anse et de ses abords.....	585
c- Les limitations temporelles : le découpage du temps de travail.....	588
CH 5 - CONSTITUTION DU METIER A TRAVERS LES SAVOIRS.....	596
A) Du métier appris au métier transmis : l'apprentissage.....	596
a- Apprentissage au sein d'un équipage "étranger".....	597
b- Apprentissage au sein d'un équipage familial.....	600
B) Les modes de transmission et d'acquisition des savoir.....	606
a- L'apprentissage des gestes.....	606
b- La connaissance du milieu.....	617
CH 6 - EVOLUTION ET STRUCTURATION DES METIERS DE LA MER.....	627
A) La pêche à la sardine.....	628
B) La pêche aux poissons <i>nobles</i> .....	636
C) La pêche aux crustacés.....	641
D) La pêche fluviale.....	651
E) Les "petites pêches" et pêches de loisirs.....	658

## DEUXIEME PARTIE

### ORGANISATION SOCIALE ET PRATIQUES TERRESTRES

I - LA VILLE DE NAZARE ET SES HABITANTS.....	667
CH 1 - IDENTIFICATION INDIVIDUELLE ET COLLECTIVE.....	667
A) Le parler des pêcheurs.....	667
B) Un symbole matériel : le costume local.....	673
a- Les habits du pêcheur.....	674
b- Tenues de travail et tenues de fête féminines.....	679
C) Noms, prénoms et sobriquets : le vocabulaire de la parenté.....	696
CH 2 - ESPACES ET DELIMITATIONS.....	703
A) Les limites de la ville.....	704
B) La hiérarchisation des quartiers et les modes d'habitat.....	713
CH 3 - LES LIEUX DE SOCIABILITE.....	731
A) Les places et les rues.....	731
B) Des relations homme-mer au comportement des pêcheurs à terre.....	747
a- La taverne : l'autre foyer des pêcheurs.....	747
b- Comportements et rituels des pêcheurs.....	764
C) Les lieux publics de regroupements féminins.....	772
a- Clientèle et calendrier d'occupation.....	772
b- Expressions corporelles et verbales : le comportement social des Nazaréennes.....	781
CH 4 - PROPRIETE ET USAGE DE LA MAISON.....	789
A) Tâches domestiques et entretien des enfants.....	789
B) Résidence matrilocale : un univers de femmes.....	797
a- Organisation spatiale et temporelle de la maison.....	797
b- Conséquences sur les relations familiales.....	803
II - TRANSFORMATION ET COMMERCIALISATION DU POISSON : LES FEMMES DANS LA PRODUCTION HALIEUTIQUE.....	811
CH 1 - LES ACTIVITES TERRESTRES LIEES A LA PECHE.....	811
A) Le marché en gros du poisson : la criée.....	822
a- Evolution et modernisation.....	824
b- Organisation et fonctionnement.....	832
c- Les marchés parallèles.....	845
B) Les techniques de transformation du poisson.....	849
a- Une technique traditionnelle : la dessiccation.....	854
b- La mise en conserve.....	860
C) Les poissonnières de Nazaré : activités et trajets.....	863
a- Les marchés intérieurs.....	865
b- Les marchés extérieurs.....	871
CH 2 - LE ROLE DES FEMMES DANS LA VIE ECONOMIQUE ET SOCIALE DE NAZARE....	878
A) La division des tâches.....	878
B) Régime "matriarcal" ou juste répartition des rôles ? .....	884

III - LES TRANSFORMATIONS DE L'ESPACE PORTUAIRE.....	908
CH 1 : LA CONSTRUCTION DU PORT : UN ENJEU POLITIQUE.....	922
A) Historique et contexte.....	922
a- La crise de la sardine et de la conserve.....	940
b- Evolution des marchés.....	946
B) Politique des pêches après le 25 avril 1974.....	949
CH 2 - CONSEQUENCES D'UNE POLITIQUE SUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES NAZAREENNES.....	952
A) Les espoirs déçus des pêcheurs.....	952
a- Une relance illusoire des activités de pêche.....	953
b- Une rupture dans la transmission du métier.....	963
1- Le renoncement au métier.....	963
2- La théorisation du métier : l'apprentissage à l'école.....	968
B) La redistribution des rôles économiques.....	975
a- Le déplacement des activités traditionnelles et le changement d'acteurs.....	976
1- La disparition des femmes dans les activités complémentaires....	977
2- Le ramendage : une nouvelle activité féminine.....	979
b- La reconversion des femmes dans l'économie touristique.....	989
1- Les effets du tourisme.....	992
2- Le monopole des <i>femmes des chambres</i> .....	999
CONCLUSION.....	1005
Annexes.....	1042
Bibliographie.....	1057
Tables.....	1071

\*

\*

\*

Au commencement était la mer  
Tout était obscur.  
Il n'y avait ni Soleil, ni Lune,  
Ni Gens, ni Animaux, ni Plantes.

La Mer était partout.  
La Mer était la Mère.  
La Mer n'était ni les Gens,  
Ni personne, ni aucune chose.

Elle était l'esprit de ce qui  
allait venir, et elle était  
pensée et mémoire.

Mythologie des Kogis de Colombie. Version adaptée du récit  
cosmogonique par G.R. Domatoff (Les Kogi, tome II,  
éd. Procultura, Bogota 1985)

## INTRODUCTION

"L'autre" porte en lui une culture dont l'étendue et la richesse n'est pas proportionnelle à la distance qu'il faut parcourir pour le rencontrer. Ce n'est donc pas l'attrait du lointain qui m'a amenée à quitter la France et à me tourner vers l'un des pays méditerranéens considéré comme les moins intégrés à l'Europe culturellement ou économiquement, le Portugal.

De même, choisir la pêche comme objet d'étude répond à des motivations personnelles qui se cachent derrière tout projet de thèse. Axer sa recherche sur une communauté de pêcheurs alors qu'aucune raison officielle (mission, engagement, appel d'offre émanant de la population) ne m'y ait incitée, résulte d'un ensemble de circonstances et d'enchaînements de choix qu'il convient d'expliquer brièvement ici.

Des études supérieures orientées vers la culture lusitanienne m'ont amenée à séjourner au Portugal et à visiter ce que les guides touristiques décrivent comme étant la station balnéaire la plus à la mode, en usant d'un slogan publicitaire galvaudé : "Nazaré, Sa plage, Ses pêcheurs, Son folklore".

Faisant abstraction des trop nombreux estivants, j'ai été séduite par la beauté du site, celle de sa flottille échouée sur la plage et par une population autochtone accueillante, dont les premiers gestes d'amitié vont s'avérer sincères et durables.

Quelques années plus tard, dans le cadre d'une maîtrise en ethnologie, j'ai proposé un mémoire que j'ai axé volontairement sur la pêche (*Les techniques de pêche en mer au Grau du Roi (Bas-Languedoc)*, université d'Aix-Marseille, 1985, 182 p.), m'initiant ainsi aux mondes halieutiques et acquérant une expérience de terrain. L'année suivante, j'ai soutenu un projet de thèse dans lequel je me suis engagée définitivement vers une étude des pratiques halieutiques nazaréennes. Pour cela, j'ai entrepris une recherche bibliographique approfondie en France et au Portugal - à Nazaré puis à Lisbonne et Belém : Bibliothèques nationales de Paris-Versailles et de Lisbonne, des sections de portugais et de géographie de l'université de Lettres d'Aix-Marseille, de géographie de l'université de Lettres de Lisbonne, de l'IFREMER (Sète), des musées de la pêche de Nazaré et d'Ethnologie de Belém, d'ichtyologie du Muséum national d'histoire naturelle de Paris. Ces investigations m'ont permis de constater l'absence d'oeuvres publiées concernant ces pratiques, la littérature ethnographique se résumant à quelques ouvrages s'inspirant de la très célèbre étude de A.A. Baldaque da Silva (1885) qui fait toujours référence aujourd'hui pour l'histoire des pêches portugaises.

Cette absence de travaux originaux<sup>1</sup> m'a confortée dans l'idée que ce projet d'étude de la communauté de pêcheurs nazaréenne constituait un terrain de recherche riche. Des ethnologues portugais et français m'encouragèrent dans cette voie, malgré les difficultés auxquelles j'allais être confrontée en choisissant un terrain dans un pays étranger dont la langue - et plus particulièrement celle des pêcheurs - m'était alors pratiquement inconnue.

---

(1) Nous retrouvons dans les ouvrages de M. CORREIA (*Nazaré, a pesca e o homem*, 1965) puis de I. Fonseca (*Impacto do mar na socio-economia da vila da Nazaré*, 1979) un long passage (pp. 7-16) extrait de l'article intitulé "*Um problema de geoeconomia regional*" paru en 1956. Les croquis de Baldaque da Silva sont souvent reproduits sans qu'il soit fait référence à l'auteur.

# I - L'ENQUETE

Lors de ce premier séjour, en 1987, j'ai pris contact avec les représentants des institutions locales et autres organismes officiels avec lesquels j'avais à compter dans l'avenir. Cette démarche m'a permis plus tard d'accéder librement aux archives de la capitainerie et de la criée, et de travailler en étroite collaboration avec les membres de leur personnel qui ont contribué à faciliter mes premiers contacts avec la population maritime et à créer un réseau d'informateurs.

Les premiers contacts avec la communauté de pêcheurs ont eu lieu en 1990. Lors d'un séjour de quatre mois, j'ai fait la connaissance de nombreuses "personnalités" locales qui m'ont aidée à prendre contact et peu à peu à tisser des liens durables avec des individus qui allaient devenir mes informateurs. Ce séjour s'effectuant durant l'hiver, j'ai mis à profit cette période assez longue durant laquelle les pêcheurs restent à terre pour connaître et me faire connaître. A l'inverse, mes second et troisième séjours, qui ont eu lieu de février à mai puis de septembre à octobre, périodes durant lesquelles toutes les pêches sont pratiquées, ont privilégié l'embarquement pour l'observation des processus de travail.

Le contact avec une population et le comportement de l'ethnologue avec celle-ci sont des éléments primordiaux qui déterminent les relations futures et la qualité du contenu des entretiens et des échanges.

Les hommes et les femmes de Nazaré ont des sphères d'activité différentes, ce qui rend difficile la rencontre des femmes lorsque l'on est toute la journée avec les pêcheurs. Ceci explique en partie le fait que j'ai longuement patienté avant d'entrer en contact avec les femmes, et c'est seulement au cours de mon dernier séjour

que j'ai pu davantage observer leurs activités et leurs conditions de vie, sans toute fois délaissier les pêcheurs.

Le fait d'être soi-même une femme ne facilite pas automatiquement le contact avec les autres femmes comme on peut s'y attendre ou du moins l'espérer. Les Nazaréennes, qui ne vont pas en mer, qui ne partagent pas d'activité de loisir avec les hommes - boire ou manger à la taverne, aller à la plage ou se promener avec eux - ont été surprises (certainement incommodées) de me voir embarquer avec leurs maris, accéder aux lieux de sociabilité masculine et être conviée à des manifestations, qui sans être "interdites" aux femmes sont néanmoins "réservées" aux pêcheurs. Le premier regard que les femmes ont donc porté sur moi a été emprunt d'une certaine méfiance. Durant les trois premiers séjours, mon travail d'approche des femmes s'est fait alors, tel l'acte d'appriivoisement du Petit Prince pour le Renard, en les habituant à me voir chaque jour dans un même lieu à la même heure, avec régularité et persévérance, sans pour autant les aborder. C'est à force de noter ma présence, le soir à la criée, le matin au marché au poisson où je faisais quotidiennement des emplettes, et l'après-midi à la plage, assise non loin de leur groupe lorsqu'elles s'apprêtaient à haler une senne de plage, que ma présence leur est devenue familière.

Volubile, enjouée, la Nazaréenne est aussi réputée pour avoir un caractère bien trempé, non dépourvu d'agressivité. C'est sur le conseil des pêcheurs que j'ai procédé ainsi pour éviter, comme ils disent, "qu'elles ne me chassent", et de ponctuer leur phrase avec de grands gestes, imitant ainsi les femmes lorsqu'elles chassent les mouettes importunes venues leur dérober du poisson mis à sécher en plein air.

Pour conserver les liens avec les pêcheurs, j'ai pris l'habitude, à chacun de mes retours à Nazaré, de leur distribuer une sélection de photographies prises au cours du précédent séjour. J'ai alors observé, les jours suivants, que la pochette contenant les tirages faisait l'objet d'un

"trafic" entre les hommes de la communauté qui se la repassaient de mains en mains, montrant ainsi leur intérêt. J'ai procédé de la même façon avec les femmes. Elles m'ont alors porté de l'intérêt et se sont enquis de mon identité pour enfin m'interpeller par mon prénom dès que je pénétrais dans leurs espaces d'activités.

Quant aux pêcheurs, le contact a été relativement aisé, et embarquer avec eux n'a présenté aucun problème majeur dès lors que mon premier embarquement a été connu de tous, la capitainerie ayant aidé à une large diffusion de l'information. Après la première sortie en mer, de nombreux pêcheurs m'ont abordée dans la rue pour me demander si j'avais été souffrante en mer... Comme j'ai répondu par la négative, on m'a gratifiée en retour de sourires complices. Dès cet instant, les seules difficultés que j'ai rencontrées pour embarquer se sont limitées à une météorologie défavorable. Je n'ai plus eu à demander à aller en mer, les propositions se sont faites d'elles-mêmes.

Pour expliquer le comportement des pêcheurs à mon égard, je suis tentée de dire qu'ils ont été animés d'une curiosité bienveillante, curiosité qui, chez certains, s'est transformée en un désir réel de me venir en aide pour mener à bien mon travail, concluant que ma persévérance sur le terrain et mes séjours répétés avaient été la marque d'un véritable intérêt pour leur communauté.

#### 1- Les difficultés de l'enquête

Au cours de cette recherche, j'ai été confrontée à quelques difficultés. Certaines ont été déjouées par la persévérance, mais d'autres n'ont pu être dépassées.

J'ai été rapidement consciente de la barrière linguistique qui s'est dressée devant moi, de l'imprécision de mes questions, constatant que les réponses étaient souvent vagues et parfois contradictoires. Cependant, j'ai

mis à profit cette période transitoire, pour développer au mieux mes facultés d'observation, jusqu'à acquérir le vocabulaire local et spécialisé et adapter mon oreille au parler nazaréen, très éloigné de celui qui est enseigné dans une université française.

Je me suis attachée, en premier lieu, à faire une étude systématique des outils de travail utilisés par les pêcheurs nazaréens - les embarcations et les engins de pêche -, en remontant dans le temps, aussi loin que l'a permise la mémoire collective, et en m'appuyant sur certains écrits, notamment les rôles d'armement, pour en faire une description technique. Tout en abordant l'un des éléments de base de ma recherche, cette approche du terrain a facilité les rencontres avec les membres de la communauté, pêcheurs actifs ou retraités, personnel de la capitainerie et du musée de la pêche...

Concernant les rôles d'armement et autres documents administratifs, j'ai constaté que de nombreuses erreurs ont été commises par les agents successifs. L'absence de tout système informatique a ajouté à la confusion. Ainsi, les recensements annuels, dont font l'objet les pêcheurs (embarquement-débarquement), les unités (armement-désarmement) et les engins de pêche répertoriés par type, sont approximatifs. Souvent, les chiffres de l'année précédente sont recopiés l'année suivante, faute de temps matériel à consacrer à un nouvel inventaire. Mais, à la décharge de l'administration, il faut noter que les pêcheurs sont parfois indisciplinés et nombreux sont ceux qui "oublent" de se faire immatriculer, d'informer la capitainerie qu'ils sont débarqués ou qu'ils travaillent dans un autre port. Il faut alors faire la différence entre le nombre des embarcations immatriculées et celui des embarcations "en activité" qui prennent effectivement la mer. La nuance est si mal perçue par les pêcheurs qu'ils ne se préoccupent guère d'informer les autorités lors d'un

13

changement. Poussés par la même indifférence, les pêcheurs qui possèdent des petites barques ne déclarent pas le fait qu'ils la motorisent. Le nombre précis d'unités motorisées est donc inconnu des services des statistiques. Pour y remédier, la police maritime a été mobilisée, un dimanche de printemps 1994, pour faire un inventaire "sur le terrain" lorsque les barques sont censées être toutes à quai ou au mouillage.

Le décès de l'un de mes informateurs et la maladie d'un autre, outre la tristesse que de tels événements procurent, sont survenus alors que nous n'avions pas été au bout de nos échanges. Ces informateurs privilégiés, qui ont dessiné à ma demande des cartes des fonds marins, n'ont pas eu le temps de m'en faire une complète analyse. Par conséquent, des questions ont été laissées sans réponse.

Certaines techniques du passé sont trop anciennes pour qu'il soit encore possible de retrouver assez d'informateurs vivants - ou à l'esprit alerte - pour que les informations recueillies soient comparées entre elles puis vérifiées. Pour pallier ce manque d'information orale, j'avais la possibilité de reproduire systématiquement les descriptions et les croquis émanant d'études antérieures - et recopiées sur d'autres plus anciennes. J'ai cependant choisi de privilégier la mémoire, même défaillante, des derniers anciens. Aussi, je présente des croquis de madragues dessinés par deux pêcheurs et dont les caractéristiques paraissent éloignées des descriptions "scientifiques" d'auteurs reconnus. En l'absence de témoins - individu ou objet -, privilégier l'imaginaire local, faute d'une mémoire sûre, est préférable aux sempiternels croquis et informations que les ethnographes des différentes décennies se bornent à recopier sur d'autres auteurs, en se les appropriant parfois.

10

A mesure que j'ai découvert mon terrain, rencontré la population et mieux connu les gens et leur vie, j'ai comparé l'ampleur de la recherche au temps qui m'était imparti pour effectuer celle-ci. Plus mes connaissances se sont affinées, moins j'ai eu l'impression de savoir. Plus j'ai enquêté et plus j'ai été confrontée à de nouvelles données. Jusqu'au dernier jour, j'ai fait de nouvelles rencontres, découvert un élément qui aurait exigé une enquête ou un fait nouveau contradictoire venant mettre en péril une conviction établie. A mesure que j'ai maîtrisé mon terrain, celui-ci a montré que seule l'expérience prolongée permettait de le comprendre.

Le temps m'ayant parfois manqué, j'ai donc été confrontée à des choix. Je n'ai pu enquêter à volonté sur les pêcheurs de morue ou ceux pratiquant la pêche fluviale, ni approfondir mes connaissances sur le vocabulaire maritime local.

Pour d'autres raisons cette fois, certains axes de ma recherche n'ont pu être développés dans le sens souhaité au départ. Par exemple, les changements survenus dans l'organisation sociale et économique de la communauté m'ont exclue de certaines manifestations ou mise dans l'impossibilité de faire certaines observations. Par ailleurs, la transmission du savoir des pêcheurs aux enfants ne se faisant plus, il m'a été pratiquement impossible d'en observer les modalités. J'ai dû alors baser mon analyse sur la propre expérience des adultes.

## 2- Méthodes d'enquête

L'ethnologie contribue à raviver les mémoires défaillantes. Mais il est malaisé de faire parler quelqu'un sur sa connaissance technique et son savoir-faire où se mêlent apprentissage et empirisme. En conséquence,

l'entretien doit nécessairement s'accompagner d'observations directes.

Les entretiens basés sur des questionnaires ont été essayés et rapidement abandonnés, car ils se sont avérés très réducteurs. Je leur ai préféré, comme méthode d'investigation, l'entretien libre avec des informateurs pris le plus souvent individuellement, ou parfois en groupe, selon qu'il s'agissait d'obtenir des confidences ou de "faire parler" sur un point de détail portant sur un désaccord à l'échelle de la communauté. Une fois la question posée, il ne restait plus qu'à attendre et suivre parfois de vigoureux débats jusqu'à ce qu'il en ressorte une réponse commune et bien pensée.

Dans les premiers mois d'enquête, j'ai privilégié les rencontres hebdomadaires avec quelques informateurs, en général retraités, ou immobilisés à cause d'une maladie ou d'un accident survenu en mer, me permettant ainsi d'établir, par l'habitude, des relations de confiance. J'ai eu alors systématiquement recours à l'enregistrement (une seule fois un pêcheur a refusé que j'utilise le magnétophone). La présence du micro, rapidement oublié par l'interlocuteur, ne risquait plus de peser sur l'entretien ni de brider certains commentaires. Avec quelques informateurs, j'ai d'ailleurs pris l'habitude de couper le micro (très rarement, il est vrai) lorsque ceux-ci, baissant la voix, ont semblé entrer dans la confiance.

Plus informels, les entretiens avec les pêcheurs actifs se sont faits à l'occasion des observations directes - sur la plage et dans l'entrepôt avec les ramendeurs, dans la timonerie avec le patron de pêche, sur le pont avec les pêcheurs... De même, j'ai accompli avec les femmes divers trajets - maison-criée, maison-marché, lieu de transformation du poisson-lieu de vente... - qui m'ont permis d'observer des activités économiques et sociales étroitement liées.

En même temps que j'ai multiplié les entretiens, j'ai collecté également de nombreux documents : archives, images anciennes, cartes marines, plans de construction navale, cartes postales, etc. La prise de photographies (800 diapositives et 300 négatifs) m'a permis de fixer l'ensemble des gestes qui constituent chacun des procès de travail observés, comme une sorte de scénario en images tel que celui utilisé aujourd'hui dans le monde du cinéma.

L'observation directe, démarche privilégiée, s'impose particulièrement pour la compréhension du déroulement de toutes les opérations de pêche, y compris la phase de navigation et de recherche du lieu de pêche. Après autorisation du capitaine du port, et en accord avec les patrons de certaines embarcations, j'ai pu embarquer plusieurs fois sur cinq embarcations :

- *José Manuel* (N-1858-L, L.4,80 m, tjb 2,02), barque à rame pour la pêche à la senne de plage (patron-armateur : X. Galego);
- *Ana-António* (N-2338-L, L. 6,49 m, tjb 2,695), barque à moteur extérieur pour la pêche à la petite senne tournante (patron-armateur : A. Grilo);
- *Força do Destino* (N-2429-C, L. 19,16 m, 19,16 Tjb), senneur côtier à propulsion interne (patron-armateur : A.J Murraças);
- *Vamos a Ver* (N-2226-L, L. 4,30 m, tjb 1,660) barque à moteur extérieur pour la palangre côtière (patron-armateur : Francisco Valnove);
- *Príncipe da Paz* (N-2183-C, L. 10 m, tjb 27,56), palangrier hauturier (patron-armateur : H.A.D. Gerardo).

Grâce à cette observation directe, j'ai recueilli des informations qui pouvaient éventuellement m'échapper lors des entretiens, parce que les faits observés sont, pour les informateurs, des détails trop visibles ou trop évidents qu'ils finissent par leur "échapper". Les gens cachent plus de choses qu'ils n'en révèlent car les marqueurs

identitaires sont parfois plus difficilement décelables pour ceux qu'ils conditionnent que pour l'observateur.

Il est à noter, qu'au cours des phases d'observation directe, j'ai pu parfois participer à des activités liées à la pêche, comme la calée et le halage de la senne de plage par exemple. Cela a été possible parce qu'il s'agit d'activités terrestres et parce que l'intervention d'acteurs non pêcheurs ou non professionnels - femmes, enfants, touristes - est admise. J'ai été alors confrontée, et au plus près qu'il est possible, à des micro-éléments issus "d'observations tactiles" qu'il serait impossible de déduire des seules "observations visuelles", ou que les entretiens dévoileraient avec lenteur. Il en est ainsi pour l'analyse des mouvements du corps au moment du halage, des tensions - tantôt fortes, tantôt lâches - exercées par les muscles des bras sur les cordes, de la force contraire du filet sortant de l'eau que combattent les haleurs en courbant l'échine...

En mer, il en est tout autrement. L'exiguïté de certaines embarcations et la difficulté physique du maniement des outils - le relevage des ancres ou de la palangre par exemple - ne permettent pas à l'observateur inexpérimenté de participer sans risquer, outre de gêner les professionnels, de nuire à la pêche et à son bon déroulement. Si l'étude des activités de pêche implique une observation directe et impose à l'ethnologue l'embarquement, le rôle de celui-ci se limite cependant à observer et non à participer au déroulement des actions.

*"L'ethnologue sur le terrain ne doit pas se contenter de faire parler les gens; il faut qu'il apprenne aussi à faire parler les choses et à les écouter."*

Cette phrase de Roger Bastide (1968) souligne que l'ethnologue doit être attentif à l'environnement matériel

des hommes. Qu'ils soient nouveaux, importés, empruntés, inventés ou transformés, les objets sont des "témoins culturels"<sup>1</sup> de leur milieu d'origine. Privés de tout contexte, les objets sont "muets"; mais, en les considérant avant tout comme des outils, n'ayant de sens que dans un procès de travail, ils "racontent" dans quel but et pour quel besoin ils ont été créés.

Si la matière, la forme et la fonction de l'objet sont autant d'indicateurs du degré de spécialisation de l'outil, le style est l'expression personnelle du groupe; c'est ce qui fait que deux outils semblables par la forme générale, les dimensions et la matière, sont l'un nazaréen et l'autre pas. Ceci justifie l'importance que j'ai donnée à la description d'objets - embarcations, engins de capture, accessoires des pêcheurs, pièces d'habillement, etc.

## II - LES ARCHIVES ET LA DOCUMENTATION BIBLIOGRAPHIQUE

Pour compléter une information ou corroborer un fait, j'ai parfois comparé mes données à celles émanant des sources "officielles". Les rôles d'armement notamment contiennent un grand nombre de renseignements. La consultation des registres de rôles révèle de nombreuses informations sur les activités halieutiques nazaréennes depuis un siècle (de 1893 à 1994) et sur les hommes qui les pratiquent. Aux indications concernant les caractéristiques techniques de la flottille - tonnage, mode de propulsion - s'ajoutent des annotations dont la synthèse renseigne sur les types d'engins de pêche utilisés et les types d'armement - gréements autorisés -, mais également sur les modes de constitution des équipages et la fonction de chacun des

---

(1) Selon l'expression employée par H. Balfet, Technologie, in *Eléments d'ethnologie*, R. Cresswell, A. Colin, Paris, 1975, tome 2, p. 67.

membres. Les droits et obligations du propriétaire de l'embarcation et du patron de pêche sont stipulés par contrat, document accolé à la page même du registre de rôles. Ces documents offrent également une idée de la mobilité du groupe de pêcheurs, les mouvements à l'intérieur des équipages (constitution et dislocation) et les déplacements individuels des marins pêcheurs (campagne sur les morutiers, migration vers d'autres ports et d'autres pays)<sup>1</sup>.

J'ai réuni un grand nombre d'ouvrages concernant les techniques - maritimes ou fluviales - au Portugal, l'économie des pêches, et des études monographiques sur des communautés maritimes européennes. Cependant, pour expliquer la rareté des documents socio-ethnologiques concernant le Portugal, et tout particulièrement Nazaré, il convient de signaler que lors de la mise en place de l'Etat Nouveau (Estado Novo), les sociologues ont constaté que la conception de la société mise en oeuvre par Salazar n'offrait pas la moindre place à des disciplines telle que la sociologie - et l'ethnologie que l'on cantonnait à répertorier le folklore -, alors que la géographie et l'économie étaient sollicitées par le nouveau régime, préoccupé à faire valoir certains projets politiques par des études préalables d'envergure. Ces deux disciplines, fortes de leurs traditions universitaires, ont pu ainsi s'imposer au détriment des autres<sup>2</sup>. Ce constat fut visible dès lors que j'ai tenté de constituer une bibliographie.

(1) Des colonies nazaréennes se sont fixées à Peniche et sur d'autres points de la côte portugaise, également en Afrique orientale et occidentale (ex-Congo Belge), au Brésil et aux Etats-Unis où existent quelques noyaux de pêcheurs nazaréens.

(2) Cette observation est extraite d'une analyse des monographies et enquêtes réalisées entre 1909 et 1934 par des sociologues français et portugais, rattachés à l'école de Le Play. Les découvertes des le playsiens durent attendre un demi-siècle pour être prises en considération par l'ethnologue portugais Jorge Dias. (Fernando C. Medeiros, *Groupes domestiques et habitat rural dans le nord du Portugal, La contribution de l'école de Le Play (1908-1934)*, Université Paris-X, Départ. sociologie).

### III - HYPOTHESES DE TRAVAIL

On ne peut identifier les marqueurs de l'identité nazaréenne et l'empreinte laissée par la mer sans étudier l'organisation sociale de la communauté nazaréenne et sans aborder les différents processus d'identification, d'appropriation, de domestication, de répartition et de transmission par lesquels l'homme prend possession d'un environnement qui devient sien. Bien qu'il s'agisse de marins, dont la spécificité est d'avoir fait de la mer leur lieu de travail et de vie, l'espace terrestre présente pour l'ensemble de la communauté - *gens de mer* et *gens de terre* - certaines caractéristiques, comme par exemple la géographie des lieux que les individus façonnent et transforment tout en s'y adaptant. L'influence de cet espace sur les comportements apparaît dès lors qu'il subit des transformations comme par exemple, la modification du plan cadastral (espaces bâtis ou non bâtis) et le déplacement des espaces d'usages communs.

#### 1 - Le langage de l'espace

Lors de mon premier passage à Nazaré, en 1981, le port n'existait pas encore. Il devait être mis en chantier en 1983 et inauguré en 1985. On pouvait alors penser que Nazaré allait bientôt être confrontée à des changements internes et que la ville allait être prise dans des mouvances politico-économiques d'envergure. Tout chercheur, dans les dix années suivantes, pouvait être le témoin de ces bouleversements et saisir l'amorce de ces changements et leurs conséquences sur la population locale, leurs portées politique, économique et culturelle.

J'ai pris alors, pour hypothèse de départ, qu'il allait en résulter un bouleversement de l'organisation territoriale traditionnelle, voire l'annonce de changements sociaux. La

construction d'un port, en attirant les pêcheurs nazaréens et leurs embarcations hors de la ville, devait entraîner par la même occasion l'ensemble des activités complémentaires qui se pratiquaient sur la plage. Ceci pouvait avoir également des conséquences sur la redistribution des tâches et plus précisément un changement du statut des femmes de pêcheurs.

Il m'est apparu, peu à peu, mais de manière évidente, que le projet de construction de ce port a suscité de nombreux espoirs chez les hommes et les femmes de la communauté, voire d'égales déceptions, durant plus d'un siècle d'histoire nazaréenne, et que la question du port de Nazaré est aujourd'hui, pour d'autres raisons cependant, encore d'actualité. L'ampleur du sujet m'a alors confortée dans l'idée que les conséquences découlant de l'absence prolongée d'un port, puis de sa mise en service, devaient être un des fils conducteurs de ma recherche.

Une autre orientation devait être prise. La construction du port coïncidait avec l'entrée du Portugal dans la C.E.E. (1985-86). Cet événement marquait un tournant dans l'organisation de l'industrie de la pêche qui faisait alors l'objet d'une relance, relance qui pouvait assurer un véritable progrès pour l'économie nationale. Un plan spécial de modernisation des ports nationaux avait été mis en oeuvre et l'on investissait dans des installations portuaires cinq fois plus que dans le reste du secteur de la pêche. En me rendant dans différents ports de la côte ouest, j'observais que six nouvelles criées avaient été créées une année avant celle de Nazaré. La modernisation des structures et la mécanisation des criées, qui diminuaient la manipulation du poisson et allégeaient le travail des hommes, étaient des objectifs prioritaires. Dans les années 1980, un plan de restructuration de la flottille de pêche prévoyait la destruction de plus de 40% de la flottille nationale dans

les trois années qui allaient suivre. Les barques nazaréennes, dont plus de 85% font moins de deux tonneaux de jauge brute, étaient les premières embarcations visées par ce décret.

Ces changements, venus cette fois de l'extérieur, et attaquant directement l'outil de travail des pêcheurs nazaréens, risquaient de mettre en danger toute une organisation basée sur une pêche artisanale de proximité. Quelles influences et conséquences devaient avoir la politique nationale et l'internationalisation des ressources maritimes sur la vie des pêcheurs et de leur famille ?

Tout au long de ma recherche, j'ai porté un intérêt particulier à tout ce qui émanait de l'administration maritime, et davantage encore à la capitainerie de Nazaré, à ceux qui la représentent et qui établissent les règles régissant les pratiques des pêches locales. Etablir quelles sont les relations entre l'administration et les pêcheurs permet d'étudier leur influence réciproque et les formes que celle-ci ont prises. Par exemple, les pêcheurs ont un temps "dicté" à l'administration les termes à employer pour désigner les embarcations; inversement, c'est à l'initiative de l'administration que les pêcheurs ont commencé à peindre des devises sur la coque de leurs embarcations, restées longtemps anonymes. Le poids de l'administration, qui renforce l'action de l'Etat, n'est pas à négliger lorsque l'on observe les bouleversements venus de l'extérieur.

## 2 - Les marqueurs d'identité

Partant de ces premières hypothèses qui montrent que l'organisation sociale de la communauté nazaréenne a fait naître deux groupes - les pêcheurs et les non-pêcheurs - vivant et se partageant des territoires, cette recherche a

eu pour objectif le recueil et la description des "marqueurs" qui permettent au groupe des pêcheurs de s'identifier ainsi. Elle propose également de voir à travers quel type de "discours", codifiés ou non, s'exprime le sentiment de cette appartenance aux groupes pêcheurs face aux autres membres de la société.

Les marqueurs différenciant pêcheurs et non-pêcheurs :

- L'un des éléments destinés à différencier les pêcheurs des non-pêcheurs est d'avoir fait de la mer un lieu de travail et de vie. C'est dans les modes d'appropriation et l'usage qui sont faits de la mer qu'il faut chercher les marqueurs permettant l'identification sans conteste de chaque groupe - pêcheurs et non-pêcheurs - mais également voir si, à l'intérieur même du groupe des pêcheurs, l'exploitation des différentes zones de pêche n'est pas à l'origine d'une "hiérchisation" interne au groupe.

- L'espace maritime doit être défini par rapport à l'ensemble de la commune, donner l'orientation du "village" et du port, des ruelles et des maisons par rapport à cet espace.

- La mer, zone de production halieutique, est utilisée de façon constante par les pêcheurs. Pour cette utilisation, les pêcheurs doivent se servir de repères, de toponymes, en d'autres termes des marqueurs, pour établir une cartographie de la mer qui leur est propre. Cette façon de marquer la mer oppose les pêcheurs aux non-pêcheurs.

- L'organisation sociale va codifier l'utilisation de la mer et imposer aux pêcheurs des règles d'usage, d'appropriation et de transmission, qui sont autant de marqueurs de leur spécificité. Espace ouvert, on ne peut le borner à

l'exception de quelques repères visuels comme les bouées ou les amers.

- La notion d'espace est différemment perçue par les pêcheurs et les non-pêcheurs car la mer est un espace qui a la propriété d'être invisible. Les pêcheurs ne voient généralement pas le poisson; ils le devinent par déduction grâce aux savoirs naturalistes qu'ils ont acquis. La mer est un espace exploité essentiellement dans sa profondeur - à la verticale - qui va permettre aux pêcheurs différents types d'exploitation en fonction des spécificités des espèces marines plus ou moins proches de la surface.

- L'espace des pêcheurs est à la fois objet de connaissance, lieu de pratiques, objet de représentation et valeur communautaire mais il ne se limite pas au seul milieu marin. Le port, le bateau, les quais et la plage sont autant d'éléments dont la synthèse forme la cohésion du groupe. Certains de ces espaces sont partagés par d'autres acteurs que les pêcheurs : les femmes, les enfants, les hommes non-pêcheurs ou les pêcheurs retraités. Les règles comportementales qui sont appliquées à chaque catégorie d'individus éclairent davantage encore ce qui fait le particularisme des pêcheurs parce que les relations de l'homme à la mer ne peuvent être identifiées et comprises sans que les relations de l'homme à la terre ne soient également étudiées. Les relations du domaine maritime et du milieu terrestre ont une fonction différente selon qu'elles sont notées par les pêcheurs ou par les non-pêcheurs. Elles engendrent des comportements spécifiques.

#### - Statut - Fonction des femmes :

Etudier les activités de pêche et l'organisation sociale des équipages, c'est aussi étudier les relations hommes/femmes, la division sexuelle du travail, le statut et la fonction des femmes dans la communauté maritime.

Les femmes détiennent des fonctions techniques, sociales et économiques originales au sein des communautés maritimes. Elles participent étroitement à l'économie de la pêche. A Nazaré, la réussite du *métier* dépend en effet de cette division sexuelle du travail qui fait que les hommes travaillent en mer tandis que les femmes ont leurs activités à terre.

Les Nazaréennes ont toujours participé directement à la production halieutique en s'occupant de la transformation (le séchage) et de la commercialisation du produit; mais aussi en pêchant quand cette activité ne nécessite pas un embarquement. En 1987, la nouvelle criée informatisée, construite à l'intérieur du complexe portuaire, a ouvert ses portes; les *gens de terre*, et les femmes en particulier, vont être directement touchés par ce changement.

Comment vont-elles réagir ? En observant jusqu'en 1995 les réactions aux changements, il semble possible d'évaluer leur degré d'adaptation et de résistance. Vont-elles se plier à de nouvelles techniques, s'adapter à un nouvel espace d'activité ou vont-elles abandonner leurs activités traditionnelles et se tourner vers d'autres sources de revenus ?

De cette interrogation a découlé l'hypothèse suivante : la question du rôle et du statut traditionnels des femmes au sein du groupe va-t-il être remis en cause ?

Ce rôle et ce statut des Nazaréennes, déterminant pour l'économie de pêche, semblent avoir fait l'objet d'interprétations inexactes qui ne tenaient pas compte d'un ensemble de paramètres.

L'importance du pouvoir des femmes dans la communauté - et plus particulièrement du pouvoir qu'elles ont sur leur mari - est une constante qui ressort des nombreux écrits émanant d'auteurs - romanciers, poètes et "folkloristes" - qui s'évertuent à dessiner à gros traits une image de la

Nazaréenne qui vient masquer, peu à peu, une réalité plus subtile. De mes premiers entretiens dirigés sur les femmes est ressortie cette image caricaturale.

Il est courant à Nazaré d'entendre dire que les femmes dominant et que les hommes ont un rôle qui, pour certaines, se limite à celui de "reproducteur". Cette domination a fait naître chez les pêcheurs nazaréens, selon les dires, un sentiment fort d'infériorité qui expliquerait, qu'à terre, ils ne prennent jamais part aux décisions communautaires; c'est ainsi que les Nazaréens justifient eux-mêmes le caractère "individuel" légendaire que l'on attribue aux pêcheurs. Il m'a donc fallu voir, en premier lieu, si ces comportements théoriques se confirmaient dans la pratique, vérifier s'il ne s'agissait pas éventuellement d'une réponse sociale et déduire qu'un comportement individualiste m'empêchait peut-être pas les relations collectives.

Par enchaînement des idées, j'en suis venue à m'interroger sur le comportement des pêcheurs à terre et sur la nature de cette "exclusion volontaire" de la vie communautaire, particularisme de l'identité des pêcheurs.

- Le savoir : un capital cognitif différenciant les sociétés de pêcheurs entre eux :

A partir de différents processus d'appropriation de l'espace, s'acquiert un savoir relevant d'un lent apprentissage.

L'acquisition et la transmission de ces savoirs et savoir-faire sont des éléments fondamentaux. Ils permettent à la société de se perpétuer et de se transformer.

- L'étude des modes de constitution de l'identité nazaréenne doit passer également par la connaissance du milieu. Voir comment les pêcheurs s'approprient la mer apporte des éléments quant aux systèmes de droits d'usages; se demander si la connaissance de la mer s'acquiert

uniquement au moyen des outils techniques peut amener à s'interroger sur les différents processus d'acquisition et de transmission des savoirs.

- Mon propos étant de comprendre comment s'est constituée l'identité d'un groupe dont l'activité halieutique prend le pas sur toutes les autres, il est logique que ma première orientation ait été l'étude des processus de travail en mer.

Pour cela, je décris les techniques suivantes :

- Les techniques de fabrication et de réparation des embarcations, des engins de capture et de l'outillage annexe. Ces descriptions techniques sont complétées par les vocabulaires techniques qui peuvent différencier ces activités.
- Les techniques de pêche selon les espèces pêchées. Cette étude permet de voir la fonction que l'activité principale remplit pour le groupe (production de biens de première nécessité, apport d'argent...), de noter son éventuelle association avec d'autres activités complémentaires ou concurrentes (transformation, commercialisation...), sans oublier ceux qui l'exercent (nombre, âge, sexe, qualification). Ces données permettent d'apprécier la part de l'activité laissée aux pêcheurs dans la production halieutique par rapport à celle qui est laissée à d'autres, en d'autres termes, d'aborder la question de la division du travail.
- Les techniques de préparation, de conservation et de transformation des espèces marines.

On peut se demander alors si les savoirs et les savoir-faire, les pratiques et les systèmes de représentation, détiennent des fonctions fondamentales pour une communauté de pêcheurs quant à la constitution du *métier* et à la particularisation de la "vie".

Est-ce à partir de leurs connaissances pratiques, théoriques et symboliques que les pêcheurs nazaréens se

différencient des autres pêcheurs ? Cette identification ne peut se faire sans qu'une distinction soit faite entre le savoir individuel et le savoir collectif pour qu'ensuite soient mis en avant les éléments constitutifs d'une identité commune. La part du réel et celle de l'imaginaire sont également à prendre en considération dans la réponse. Les marins figurent sur les cartes des fonds marins - certaines dessinées par eux-mêmes - tant les connaissances pratiques et empiriques qu'ils ont de la mer que leur représentation de ce milieu invisible. Il faut dégager, de ces représentations symboliques, des spécificités de la production halieutique permettant de renforcer l'idée première que l'identité nazaréenne a été forgée sur certaines pratiques halieutiques.

L'étude des activités de pêche, au-delà de la connaissance qu'elle donne des pêcheurs nazaréens, constitue un moyen pour comprendre des phénomènes non directement accessibles, comme l'étroite relation qui existe entre les pêcheurs et leurs outils, entre les hommes et la mer, entre le matériel et le symbolique.

## CONCLUSION

Au début de l'enquête, il a été nécessaire d'effectuer sur le terrain un certain nombre de démarches afin de réunir les informations les plus diverses à partir desquelles j'ai orienté mes recherches. L'absence de données livresques sur les activités actuelles des Nazaréens et la disparition des témoins du passé m'ont amenée à prendre plusieurs directions, la diversité des thèmes abordés ayant pour finalité de connaître les Nazaréens et ce qui pouvait apparaître déjà comme des "particularismes" des artisans-pêcheurs de Nazaré. J'ai cependant abandonné tout projet d'une description exhaustive et j'ai laissé dans l'ombre

quelques aspects de la vie quotidienne, comme la religion, etc.

Il est à démontrer que les pratiques halieutiques nazaréennes témoignent, à travers des traditions locales vivaces, de la culture d'un pays à vocation maritime et de l'identité d'un groupe. Ces techniques anciennes peuvent-elles résister longtemps à la concurrence des techniques nouvelles venues des grands ports portugais et européens ? En préparant l'infrastructure de ses pêches pour l'an 2000, le Portugal ne va-t-il pas précipiter l'effet de "décaractérisation", voire de perte d'identité, des communautés subissant des changements brusques dans leurs modes de vie - espaces transformés, nouvelle répartition des tâches, disparition de techniques traditionnelles...?

Avec les déplacements des espaces de travail, d'autres changements sont survenus, transformant la ville et les habitudes des Nazaréens. Le tourisme de masse, qui a pris son essor après la Seconde Guerre mondiale, est à présent une activité économique dont il faut mesurer l'ampleur.

A partir des données recueillies sur la transformation des espaces socialisés, on peut se demander si l'actuelle transformation architecturale de la ville va être à l'origine d'une transformation sociale ? Quels sont les membres de la communauté qui sont les premiers touchés par le tourisme ? En quoi des modifications profondes de l'espace communautaire et des pratiques qui y sont accomplies vont-elles influencer sur l'identité des Nazaréens ? Cette identité des pêcheurs nazaréens va-t-elle disparaître et de quoi va se composer l'héritage culturel des prochaines générations ?

Les pêcheurs, dont le nombre sans cesse décroît, vont-ils arriver à survivre ? L'ensemble des changements internes et externes survenus en quelques années vont-ils être à l'origine de la disparition d'un savoir, d'une tradition, d'une culture ?

De l'identité d'un groupe de pêcheurs, j'en suis venue à m'interroger sur les composantes de l'identité d'une communauté entière - *gens de mer* et *gens de terre* confondus -, sur leur permanence et sur leur résistance face aux changements internes et externes, et sur l'empreinte qu'elles ont laissée dans la culture locale.

#### IV - METHODOLOGIE ET ORIENTATION DE LA RECHERCHE

L'orientation générale de cette recherche consiste à faire l'ethnologie d'une société de pêcheurs.

Comme le rappelle R. Cresswell, il existe une double démarche :

*"A la recherche ethnologique, il faut donc un cadre monographique pour répondre aussi bien à la préoccupation de synthèse de la discipline qu'à la nécessité d'étendre l'aire de recherche au-delà des limites prévues, la recherche par induction exigeant cette précaution méthodologique. Mais, pour que le cadre monographique n'aboutisse pas à une globalité futile, il faut établir une problématique, (...)"<sup>1</sup>*

Optant pour la réalisation d'une étude plus thématique orientée vers les activités halieutiques et les hommes qui les pratiquent, j'ai étudié en priorité ce qui différencie objectivement les marins des terriens : les systèmes de pêche, la vie et le travail à bord des embarcations en mer.

Dans toutes sociétés de pêcheurs, l'importance des activités techniques est telle que leur étude ne saurait

(1) R. Cresswell, "La problématique en anthropologie", Outils d'enquête et d'analyse anthropologique, (sous la direction de R. Cresswell et M. Godelier, 1976, Paris, Maspéro, pp. 17-24, p.22.

être négligée par l'ethnologue. Les techniques qui remplissent des fonctions déterminantes dans l'organisation socio-économique de Nazaré sont, comme nous allons le voir, essentiellement liées à la pêche.

La technologie ne se limite pas à l'histoire des outils ou aux recherches muséographiques. Pour P. Mercier<sup>1</sup>, elle n'est pas non plus qu'une branche de l'archéologie. A. Geistdoerfer<sup>2</sup> rappelle le sens restrictif qui a trop souvent été donné à "technique" :

*"La technologie fut longtemps, pour plusieurs auteurs, réduite à l'étude des outils, de leur forme, de leur participation et fut jugée moins utile pour comprendre la vie d'un groupe que d'autres aspects de la vie."*

Pendant près de 20 ans, les quelques historiens et ethnologues qui se sont intéressés à l'étude des techniques, ont ouvert une voie à la technologie, qui est, aujourd'hui, une branche autonome mais intégrée à l'ethnologie, appelée ethno-technologie par B. Koechlin, ethnologie des techniques par C. Pelras et définie par R. Cresswell comme "*l'analyse (des) rapports dialectiques entre technique et culture*".<sup>3</sup>

Le terme technique n'est donc pas employé dans un sens restrictif, mais bien dans le sens que le comprenaient ses "créateurs" en ethnologie - celui du "fait social total" - M. Mauss, A. Leroi-Gourhan et G. Haudricourt (principalement). Ce concept clé, qui se révélera pleinement

(1) P. Mercier, Histoire de l'anthropologie, Paris, pp. 177-178

(2) A. Geistdoerfer, *La pêche côtière aux îles de la Madeleine/Quebec*, Thèse de doctorat d'Etat es-Lettres et Sciences humaines, université de Paris V - René Descartes, 1980, p.5.

(3) Koechlin et Matras, "Pour une ethno-technologie, Eléments d'un manuel de technologie culturelle", ASEMI, II, 3, sept. 1971, Paris.

Cresswell, *Techniques et Culture, Les bases d'un programme de travail - Techniques et culture*, n°1, Paris, 1976.

dans "Essai sur le don" (1924) de M. Mauss, débouche sur une véritable construction de l'objet de connaissance en anthropologie :

*"(...) non plus focalisée sur les institutions, le droit, les rites, le mariage ou les mythes, qui, considérés en soi au prix d'un découpage de la réalité sociale ne sont en somme que des "abstractions", mais centrée sur la totalité concrète dans laquelle ils s'incèrent et par rapport à laquelle ils prennent sens en formant système."*  
(Bonte et Izard)<sup>1</sup>

Ce que les hommes ou les femmes pensent par exemple des outils qu'ils utilisent, est tout aussi essentiel à comprendre que le fonctionnement mécanique de ceux-ci, car les deux participent à "l'efficacité" de l'ensemble.

C'est cette conception anthropologique des techniques qui m'a permis d'appréhender les particularismes "maritimes" du travail en mer :

- des particularismes des techniques de pêche, de navigation, de transformation du poisson...;
- des procès de travail en mer et à terre;
- des processus d'évolution de ces systèmes;
- des relations mer/hommes/techniques, par l'étude des systèmes de représentations de la mer, de ses ressources et des *gens de mer* : recherche sur le langage, les origines des techniques...

Comme la *"fin n'est pas dans l'étude des techniques humaines, mais dans l'étude de l'homme qui pense et agit"*

(1) Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie, publié sous la direction de Pierre Bonte et Michel Izard, P.U.F., 2e éd. 1992, Paris, pp.456-458.

techniquement"<sup>1</sup>, j'ai cherché à identifier et comprendre les relations existant entre les techniques et leurs acteurs, et avec elles, l'ensemble des autres aspects de la vie nazaréenne, car :

*"l'étude de la vie matérielle des hommes n'a de signification que si la technologie possède une lucide conscience sociologique des faits étudiés. (...) (Ses) matériaux ne prendront vie que s'ils sont élaborés en fonction des rapports économiques, esthétiques et sociaux qui les unissent, non uniquement à l'artisan, mais à la collectivité plus ou moins large à laquelle il appartient."*

(A. Leroi-Gourhan, *ibid.*, pp. 515-516).

Tout en préservant mes contacts avec les administrations compétentes et les organisations professionnelles, je devais m'échapper de l'écrit et des archives et privilégier les comportements et les attitudes des acteurs sociaux afin de saisir le "fait social". En cela, j'ai adopté la direction que prend C. Lévi-Strauss au début de *Anthropologie structurale* :

*"L'ethnologue s'intéresse surtout à tout ce qui n'est pas écrit, non pas tant parce que les peuples qu'il étudie sont incapables d'écrire que parce que ce à quoi il s'intéresse est différent de tout ce que les hommes songent habituellement à fixer sur la pierre ou sur la papier."*<sup>2</sup>

En approfondissant cette réflexion méthodologique, je me suis attachée à recueillir les mots, mais pas à la

(1) André Leroi-Gourhan, *Sur la Position Scientifique de l'Ethnologie*, *La Revue Philosophique*, oct-déc. 1952, P.U.F., Paris, p. 515.

(2) C. Lévi-Strauss, *Anthropologie structurale*, Paris, Plon, 1958 et 1974, p. 39.

manière du linguiste :

*"Des mots, le linguiste extrait la réalité phonétique du phonème; de celui-ci, la réalité logique des éléments différentiels."*<sup>1</sup>

mais à celle de l'ethnologue qui se sert du langage pour :

*"donner la traduction, socialement autorisée, de phénomènes dont la nature profonde serait redevenue impénétrable au groupe"*<sup>2</sup>.

En reprenant ce que A.G. Haudricourt<sup>3</sup> expose à propos des recherches technologiques en ce qui concerne l'"appel aux mots et à leur histoire" :

*"le vocabulaire technique est un témoignage collectif et inconscient, à la fois plus sûr et plus objectif que le témoignage explicite et conscient d'un texte écrit ou d'une oeuvre façonnée par un individu."*

Cette étude lexicale devrait permettre d'approfondir la façon dont les Nazaréens appréhendent la mer en tant que "territoire social".

*"Un vocabulaire techniquement très développé reflète une culture technique"* affirme E.T. Hall<sup>4</sup>.

Le vocabulaire technique, mais également le vocabulaire de parenté, la toponymie, etc., offrent une image

(1) R. Jakobson, Observation sur le classement phonologique des consonnes, *Proceedings of the Third International Congress of Phonetic Sciences*, Gand, 1938, cité par C. Lévi-Strauss, *Anthropologie structurale* Paris, Plon, 1958 et 1974, p. 34.

(2) C. Lévi-Strauss, op. cit., p. 212.

(3) A.G. Haudricourt, 1955, p. 49, cité par D. François, "André Haudricourt, linguiste. Le langage traité comme fait social", *La pensée*, n° 171, "Spécial Ethnologie", oct. 1973, p. 27-28.

(4) *Le langage silencieux*, éd. Seuil, 1959 et 1984, p.129).

"culturelle" du type de rapport que les hommes entretiennent avec la mer. Comme le souligne C. Lévi-Strauss, le rapport entre langage et culture est cependant un des plus compliqué qui soient :

*"On peut d'abord traiter le langage comme un produit de la culture : une langue, en usage dans une société, reflète la culture générale de la population. Mais en un autre sens, le langage est une partie de la culture; il constitue l'un de ses éléments parmi d'autres." (Lévi-Strauss, p. 84)*

Comme le dit Denise François<sup>1</sup> (1973, p.28), Haudricourt "insiste sur les précautions méthodologiques indispensables." :

*"Après avoir circonscrit le sens exact de chaque mot, et s'être demandé si celui-ci correspond partout au même objet, il importe de fixer toujours soigneusement la répartition et l'extension des mots étudiés. L'interprétation des faits linguistiques est, comme celle des autres faits, délicate; elle exige précision, rigueur et, là encore, doit s'accompagner d'une connaissance approfondie des techniques et des instruments dans le temps et dans l'espace."*

Il s'agit donc, comme le dit D. François (op. cit., p.28)

*"d'étudier les objets avant les mots, de recourir aux témoignages linguistiques, mais en les soumettant à une critique fondée sur la référence au*

(1) Denise François, "André Haudricourt, linguiste. Le Langage traité comme fait social", La pensée, n° 171, "Spécial Ethnologie", oct. 1973, p.28.

*réel. Ainsi les mots se trouvent résolument pris pour ce qu'ils sont, à savoir des désignations, ce qui ne signifie pas, chez Haudricourt, que soient niées l'existence d'une vie propre des unités linguistiques, d'un type de causalité interne relativement autonome ni, incidemment, la possibilité d'une répercussion des faits linguistiques sur des faits d'un autre ordre. Mais il ne saurait être question de se "fier" aux mots ni de s'en "défier", ce qui impliquerait qu'on accorde aux faits linguistiques une dépendance qu'ils n'ont pas."*

Cette connaissance approfondie des techniques et des instruments dans le temps et dans l'espace, sur laquelle insiste A.G. Haudricourt (1955, p.49), m'a permis d'établir une sorte de protocole d'enquête que j'ai utilisé sur le terrain, montrant, comme le souligne C. Lévi-Strauss, que l'histoire et l'ethnologie sont deux démarches indissociables :

*"l'ethnologue marche en avant, cherchant à atteindre, à travers un conscient qu'il n'ignore jamais, toujours plus d'inconscient vers quoi il se dirige; tandis que l'historien avance, pour ainsi dire, à reculons, gardant les yeux fixés sur les activités concrètes et particulières, dont il ne s'éloigne que pour les envisager sous une perspective plus riche et plus complète. Véritable Janus à deux fronts, c'est, en tout cas, la solidarité des deux disciplines qui permet de conserver sous les yeux la totalité du parcours."<sup>1</sup>*

Il est donc inexact de dire que l'historien et l'ethnologue

(1) C. Lévi-Strauss, *ibid.*, p.38

empruntent des chemins différents sur la route de la connaissance de l'homme. C. Lévi-Strauss<sup>1</sup> dit à ce sujet :

*"Dédaigner la dimension historique, sous prétexte que les moyens sont insuffisants pour l'évaluer sinon de façon approximative, conduit à se satisfaire d'une sociologie raréfiée où les phénomènes sont décollés de leur support. Des règles et des institutions, des états et des processus, semblent flotter dans un vide où l'on s'évertue à tendre un subtil réseau de relations fonctionnelles. On s'absorbe entièrement dans cette tâche. Et l'on oublie les hommes, dans la pensée desquels s'établissent ces rapports, on néglige leur culture, on ne sait plus d'où ils viennent ni ce qu'ils sont."*

Si tout au long de cette recherche, j'ai choisi de faire de fréquents retours au passé et d'inclure, dans mon étude systématique des outils de pêche, tous les engins traditionnels disparus aujourd'hui, c'est parce qu'il m'a paru impossible de parler d'identité sans faire référence au processus d'évolution de ces systèmes de pêche où savoirs constitués et savoirs adoptés se côtoient.

Le rôle d'armement où apparaissent les premières immatriculations des embarcations nazaréennes datant de 1893, j'ai choisi de commencer l'inventaire des techniques à partir de cette date - année charnière dans l'histoire des pêches de Nazaré puisqu'elle marque la disparition des moyens de production archaïques -, et de le continuer jusqu'à nos jours afin qu'une projection globale des évolutions techniques et sociales puisse révéler chacun des traits signifiants de l'identité du groupe.

---

(1) C. Lévi-Strauss, *Anthropologie structurale Deux*, Plon, Paris, 1973, p. 37

La communauté nazaréenne est née d'une association d'individus d'origines géographiques différentes ayant une même finalité - l'exploitation de l'élément marin -, et c'est dans des cultures différentes qu'elle a créé son originalité. C'est aussi dans un passé national glorieux de navigateurs et de pêcheurs que l'on doit trouver, chez les Portugais, les sources d'une prédisposition à la mer. Les Portugais ont toujours été de grands innovateurs. Ils ont été les premiers, notamment, à pêcher à "l'appât blanc" (isca branca), c'est-à-dire au poulpe.

Ces raisons justifient ce recours à l'histoire car j'ai voulu reconstituer un groupe culturel maritime en voie de disparition avec les éléments reconnus pour traditionnels, de même que saisir l'évolution de la société étudiée et ses causes, et donner les bases nécessaires à la compréhension de la situation actuelle de la pêche nazaréenne, pour voir enfin comment la société de pêcheurs nazaréenne s'est reproduite jusqu'à nos jours et pourquoi elle semble ne plus parvenir aujourd'hui à assurer cette reproduction comme autrefois.

Seule la connaissance d'un passé technique, social et économique permet d'appréhender aujourd'hui l'économie moderne et de comprendre l'évolution du groupe.

Après avoir défini l'ethnologie comme l'étude "*de la culture ou civilisation*", Tylor décrivait celle-ci comme un ensemble complexe où se rangent :

*"les connaissances, croyances, art, morale, droit, coutumes, et toutes autres aptitudes et habitudes acquises par l'homme en tant que membre de la société"*<sup>1</sup>

Le thème de l'identité, qui intéresse pratiquement

---

(1) E.B. Tylor, *Primitive Culture*, Londres, 1871, vol., p. 1.

toutes les disciplines, concerne également toutes les sociétés qu'étudient les ethnologues. Pour chaque culture, une multitude d'éléments constitue l'identité. Cependant, la synthèse de ces éléments pose un problème.

Le costume, la musique, la danse..., sont des expressions de l'identité au même titre que le langage, les modes d'expression et de désignation des objets, des hommes comme des entités rationnelles, etc.

Le savoir individuel et collectif est également une composante de l'identité du groupe. Des mécanismes de son acquisition et de sa transmission transparait un mode de pensée spécifique.

Une identité se construit à partir d'une multitude d'éléments : constituée par l'ensemble des connaissances et des comportements (techniques, économiques, sociaux, religieux, etc.), elle caractérise un groupe humain - une société - déterminé.

La culture conditionne la vie quotidienne de manière parfois inattendue. Pour saisir la multiplicité des interactions qui constituent l'identité, l'ethnologue doit être attentif aux empreintes que celle-ci laisse. Ces marqueurs recueillis sur le terrain permettent d'aboutir à une généralisation des faits et des représentations individuels.

Je ne prétendrai cependant pas faire passer de *l'individuation à l'universalisation*<sup>1</sup> les "caractères" qui ont été notés tout au long de cette étude car :

*"comment l'ethnologue peut-il accepter de prendre en compte la manière dont se reflète la*

(1) La question du passage de *l'individuation à l'universalisation* a été soulevée par Jean-Marie Benoist au cours du séminaire sur l'identité dirigé par C. Levi-Strauss, *L'identité*, P.U.F., Paris, 1983 et 1987, p.16.

*représentation qu'un individu se donne à lui-même de son appartenance à un groupe ?"*

s'interroge Michel Izard (cité par J.M. Benoist, op. cit., p. 16). C'est pour cela que j'ai analysé les faits à deux niveaux, celui du sujet individuel et celui du groupe, pour me demander ensuite si l'ensemble de ces traits culturels constitue une identité commune.

L'ordre dans lequel j'ai choisi de traiter les différents thèmes étudiés répond à une logique méthodologique qu'il convient de justifier à présent.

\* \* \*

L'étude se divise en deux parties. La première partie est essentiellement consacrée aux pratiques halieutiques - systèmes techniques de pêche, de navigation, etc. -, à la structure sociale - équipage, métier - et à l'identification de ces systèmes par le biais : des pratiques d'identification, d'occupation, d'appropriation, d'exploitation, de transformation, de répartition... des milieux marins et littoraux et des espèces marines.

Bien qu'ayant étudié ensemble les moyens de production, les processus de fabrication des engins, les pratiques de pêche et ceux qui s'y adonnent, il a fallu les présenter dans un ordre qui ne respecte pas la logique attendue qui voudrait que l'on présente les hommes en premier et les outils techniques en second. Cette méthode ne convenait pas dans ce cas précis car pour aborder l'organisation et la structure des équipages, il était indispensable de connaître déjà l'univers des pêcheurs : les bateaux. Il était impossible d'analyser la composition des équipages, ni leurs systèmes de rémunération, sans resituer chaque individu et

chaque équipage dans son cadre particulier de vie et de travail. A chaque univers correspond une organisation, une technique; à chaque embarcation, un équipage. C'est la variété des caractéristiques techniques des embarcations qui fait la richesse de la flottille nazaréenne et l'originalité de ses associations.

J'ai volontairement insisté sur les descriptions des objets, outils de travail, parce qu'ils gardent la marque, dans leur forme générale ou par quelques détails, d'étapes antérieures de l'histoire du groupe (histoire technique, économique...), et des processus techniques. Si la lecture peut en être fastidieuse, l'observation et le relevé sont enrichissants.

Pour la transcription des procès de travail, j'ai fait appel à diverses méthodes qui sont le résultat des travaux effectués dans ce domaine par différents chercheurs<sup>1</sup>. La transcription littéraire, dont la nécessité est rarement controversée<sup>2</sup>, permet d'intégrer, aux observations des gestes techniques, des informations plus générales, par exemple sur la météorologie, l'état de la mer, des détails concernant les phases de repos, la prise des repas ou les conversations entre les marins. Elle permet également de tenir compte d'incidents, comme l'interruption accidentelle de l'activité en cours, des discussions entre les hommes, qui éclairent sur leurs relations sociales. Elle relate l'ensemble des composantes d'une technique : les gestes, la terminologie vernaculaire, les lois mécaniques et les rapports économiques, sociaux et rituels.

Plus qu'un récit, la description est une explication, une mise en mémoire des procédés techniques. Pour pallier les inconvénients d'une description trop longue, la

(1) Il s'agit des travaux de A. Leroi-Gourhan et R. Cresswell, et de façon plus générale, de l'ensemble des recherches menées par l'équipe "Techniques et Culture". Aliette Geistdoerfer, B. Koechlin et J. Matras, pour n'en citer que quelques-uns.

(2) Cf. Aliette Geistdoerfer, "Description des Techniques", Techniques et Culture, n°1, 1976, CNRS/MSH/université R. Descartes, pp. 60-99.

de l'ensemble des recherches menées par l'équipe "Techniques et Culture".

X  
P. 130

description littéraire est éclairée par des photographies et des croquis qui fixent le geste mais restent cependant muets sur l'enchaînement réel des opérations.

L'autre forme de transcription - en tableau -, permet de visualiser l'enchaînement des opérations. Sorte d'instantané où chaque geste est mis en relation avec l'agent qui l'exécute, elle révèle les points d'articulation entre le matériel, l'économique, le social et le symbolique et fait apparaître les contraintes d'organisation, les divisions du travail, etc. Son aspect synthétique permet de comparer rapidement les opérations d'une technique à une autre - palangre côtière et palangre hauturière par exemple - mais on ne peut pas forcément tirer des conclusions en parallèle de deux opérations distinctes.

Malgré ces inconvénients, les descriptions des processus techniques sont indispensables, écrit A. Geistdoerfer<sup>1</sup> :

*"quand les techniques utilisées n'ont jamais fait, antérieurement, l'objet d'un relevé ethnologique et demeureraient, sans celui-ci, méconnues mais aussi, pensons-nous, lorsqu'elles ont été étudiées déjà, par exemple, dans une autre région que dans celle où on travaille."*

Les relations mer/hommes/techniques ont été abordées par le biais d'une étude des systèmes de représentations de la mer, de ces ressources et des *gens de mer*. J'ai choisi pour cela de présenter des cartes des fonds marins, dessinées par les pêcheurs eux-mêmes et illustrant savamment l'art de l'appropriation et de l'utilisation de l'espace. J'analyse le processus de la représentation de l'espace à partir des variantes contradictoires. La "lecture" de ces

(1) A. Geistdoefer, op. cit., 1980, p. 13.

cartes a nécessité de nombreux entretiens avec leurs auteurs, méthode d'enquête systématiquement employée pour comprendre, compléter et enrichir l'observation faite sur le terrain.

La seconde partie s'ouvre largement sur la communauté nazaréenne, c'est-à-dire sur les pêcheurs à terre et les *gens de terre*, ce qui permet d'établir des corrélations entre les diverses activités liées à l'économie de pêche. On voit alors se dessiner l'organisation et les pratiques terrestres d'une société traditionnellement tournée vers la mer, ce qui permet, en observant le rapport des pêcheurs à la terre, de mieux comprendre leur rapport à la mer. Tout l'historique des transformations de l'espace portuaire et des événements sociaux et politiques s'y rattachant trouve ici sa justification.

L'analyse de l'ensemble des données recueillies dans le but de déceler puis de révéler les caractères composant l'identité du groupe des pêcheurs, permet de voir s'ils constituent ou non des marqueurs déterminants pour cette communauté.

Dans le quotidien comme dans l'exceptionnel, en mer ou à terre, au sein de l'équipage ou de la famille, dans l'action ou l'inaction, dans le parler et jusque dans les silences, je me suis attachée à révéler l'empreinte laissée par la mer dans l'univers des Nazaréens - univers physique et univers mental -, comme un témoin décisif d'une "culture maritime".

## REMARQUES

## VOCABLES PORTUGAIS EMPLOYES DANS LE TEXTE

Les vocables portugais abondent dans cet ouvrage. Il a fallu établir quelques règles. Le vocabulaire technique portugais a été traduit en français quand cela était possible. Dans les autres cas, lorsqu'il n'y avait pas d'équivalence, j'ai préféré conserver le terme local ou régional par fidélité. Pour la clarté de la lecture, la plupart des substantifs désignant une unité de pêche ou un engin de capture sont précédés d'un substantif français "barque *galeão*" ou "senne *candil*" pour replacer l'outil dans son contexte généralement explicité par le mot portugais lui-même. Quelques autres ont été traduits, par exemple mousse pour *moço* (signifiant jeune homme, garçon; valet, domestique) quand la lecture n'en n'était pas ridicule, ce qui était le cas si j'avais traduit *velho da terra* par vieux de la terre pour le pêcheur retraité qui effectue diverses travaux à terre pour le compte d'un équipage. J'ai également pris pour règle générale d'écrire tous les mots étrangers en caractère *gras* et en *italique*, qu'il s'agisse de termes portugais dialectaux, régionaux ou nationaux, et de ne pas utiliser la marque du pluriel qui est toujours la désinence -s, parce que l'adjonction de -s à la forme du singulier peut s'accompagner de diverses modifications dans la terminaison du mot - exemple : *candil*, *candis*; *garrafol*, *garrafóis*; *mar*, *mares* (mer). Les noms de lieux comme Nazaré, Pederneira, Peniche, conservent la forme classique alors que l'*italique* et le caractère *gras* sont utilisés pour tous les toponymes terrestres et marins vernaculaires : *Praia*, *a Marginal*, *Moiteira*...

## CONVERSIONS ET MESURES NAZARENNES

Longueur : 1 brasse : 1,835 m  
1 mille marin : 1,852 km  
  
1 tala : 1 brasse/1,835 m  
1 linha : 20 brasses/36,70 m  
1 corda : 20 brasses/36,70 m  
1 meia-peça : 60 brasses/110,10 m

Capacité : 1 muid : 1 000 litres pour le sel

Monnaies : 1 escudo de 1990 : 4 francs  
1 conto : 1000 escudos  
réal : ancienne monnaie portugaise

## DESSINS ET PHOTOGRAPHIES

Les dessins et les photographies qui ne sont pas signés  
ont été faits par l'auteur.

\*

\*

\*

PREMIERE PARTIE

DES PRATIQUES HALIEUTIQUES :  
SYSTEMES TECHNIQUES ET STRUCTURES SOCIALES

## I - NAZARE : DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS

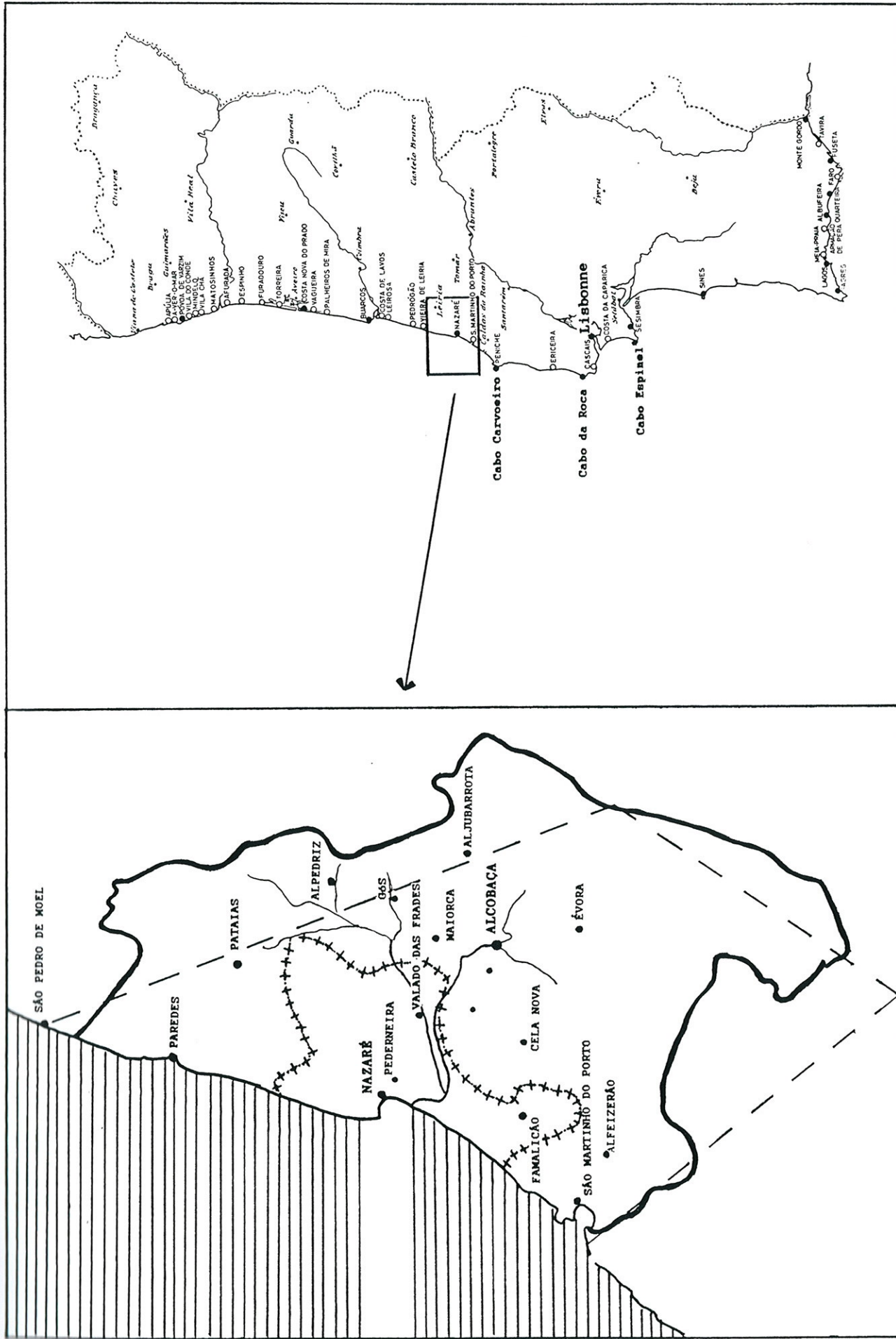
La commune de Nazaré est située à 135 km au nord de Lisbonne, au bord de l'océan Atlantique, dans le district de Leira. Elle occupe une aire de 95,20 km<sup>2</sup> délimitée par Vale Paraíso au nord, Valado de Frades à l'est et le fleuve Alcoa au sud (Carte 1). Selon le recensement général de 1991, sa population est estimée à 15 313 habitants répartis entre les trois paroisses : Nazaré, Valado de Frades et Famalicão (Tableau 1).

Par Nazaré, l'administration désigne une localité composée de trois agglomérations regroupant 9 626 habitants. Pederneira et Sítio, perchées l'une sur une colline, l'autre sur un promontoire, dominant et encerclent la troisième agglomération située en contrebas, Nazaré. Aucun recensement officiel n'a été fait sur la distribution géographique de cette population. Cependant, le Comité de la Paroisse (Junta de Freguesia) se préoccupa de la question et fit en 1978 son propre recensement qui concluait que la ville basse était nettement plus peuplée que les villes hautes (Tableau 2).

Regroupant à l'époque 11 295 habitants, la commune de Nazaré a perdu aujourd'hui environ 15% de sa population. La tendance générale depuis une vingtaine d'années est le dépeuplement des côtes mais depuis le début des années 1990, à la faveur d'un retour attendu des migrants portugais revenant du Canada, de France ou d'Afrique, le phénomène tend à s'inverser et laisse augurer une augmentation prochaine qui devrait clairement apparaître au recensement de 2001.

Le recensement de 1991 projette une image globale de l'évolution démographique, sociale et économique de toute la commune mais cette image reste très fragmentaire quant au mode de vie proprement nazaréen. Ces chiffres permettent cependant de situer la population en question par rapport à celles des localités voisines.

CARTE 1 : LA COMMUNE DE NAZARE ET LES MUNICIPALITES AVOISINANTES



- - - Limite de la commune au XVII<sup>e</sup> siècle.  
 ——— Limite de l'actuelle commune de Alcobaga.  
 + + + + + Limite de l'actuelle commune de Nazaré.

TABLEAU 1  
- LE DISTRICT DE LEIRA ET SES COMMUNES -

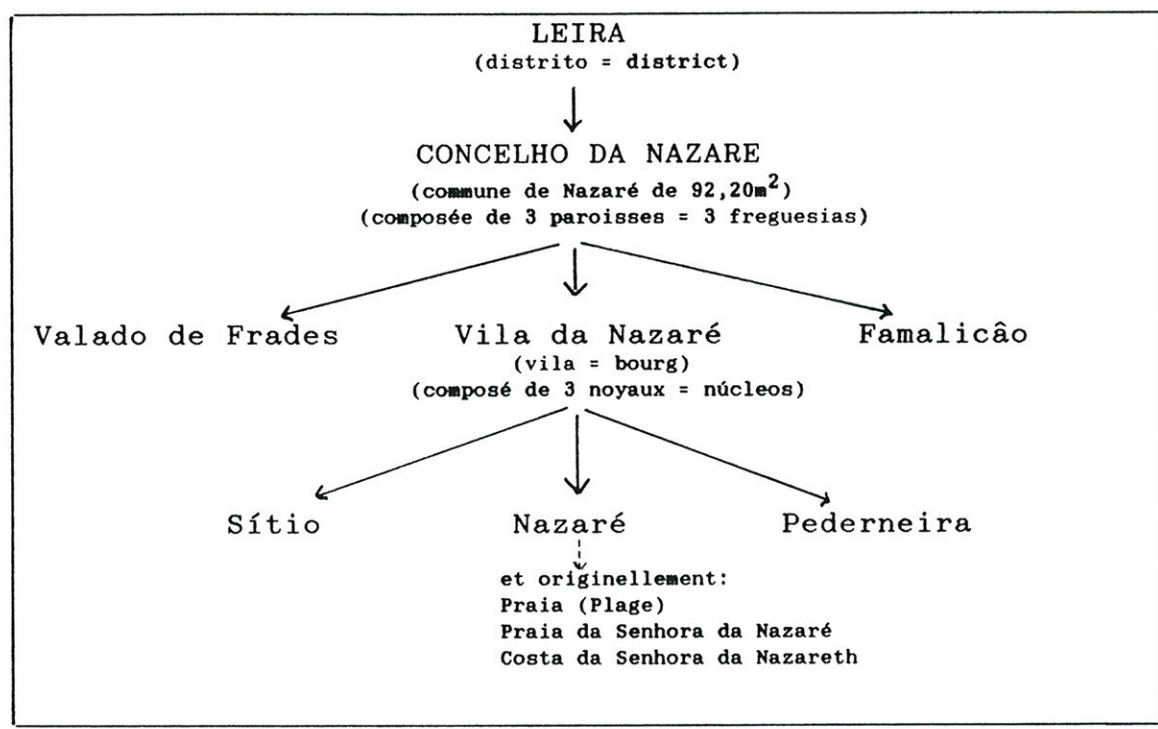


TABLEAU 2  
- RECENSEMENTS DE 1978 ET 1991 -

RECENSEMENT LOCAL DE 1978				RECENSEMENT NATIONAL DE 1991 - Nazaré, agglomérations comprises			
LOCALITES	HABITANTS	%	FOYERS	LOCALITES	HABITANTS	%	FOYERS
NAZARE	8551	75,70	3879				
PEDERNEIRA	1022	9,05	395				
SITIO	1722	15,25	689				
Total	11 295	100,00	4963	Total	9626	-	3376

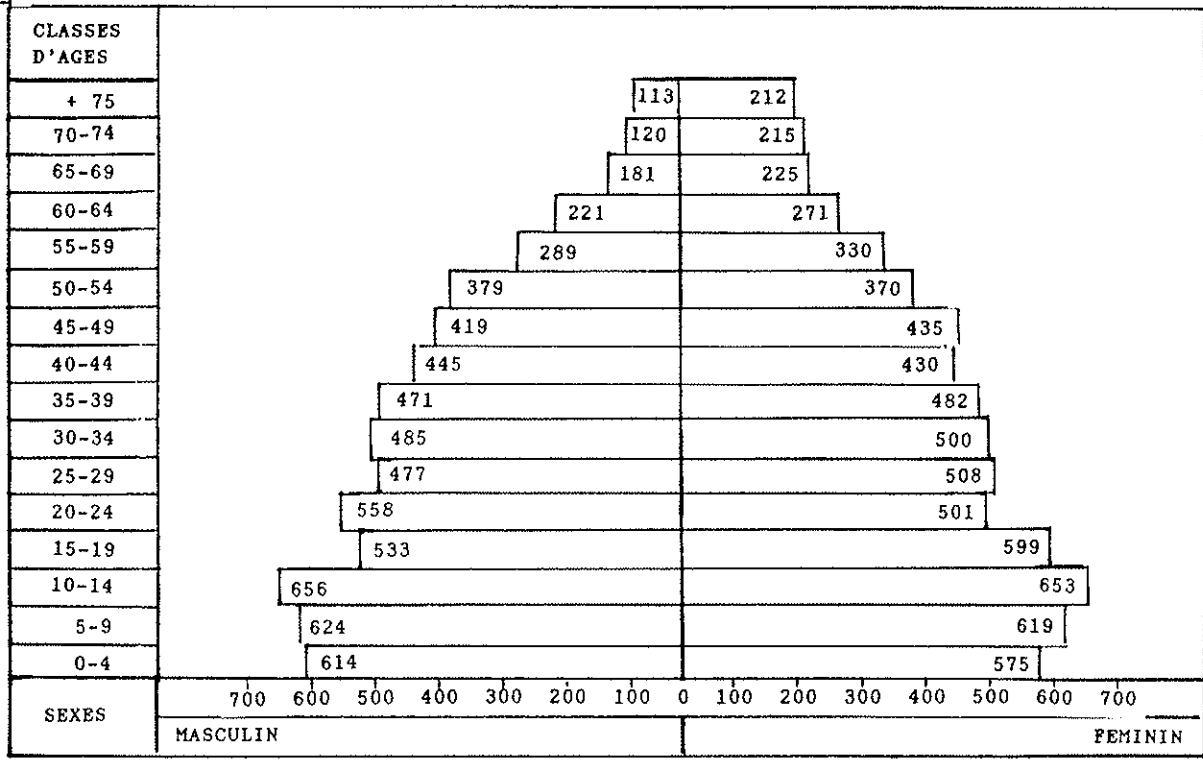
La population nazaréenne est en majorité féminine; cependant cette différence apparaît seulement à partir de 25 ans, car les recensements effectués dans les groupes d'âge 0-14 ans et 15-24 ans, montrent une dominante masculine chez les enfants (Tableau 3). Cette proportion s'inverse à l'âge adulte avec une dominante féminine forte dans la catégorie des plus de 65 ans. La population est vieillissante (plus de 50% des Nazaréens ont entre 25 et 64 ans et 13,5% plus de 65 ans) et le nombre des veuves est très supérieur à celui des veufs (875 pour 181), constante que l'on retrouve dans tous les zones littorales.

L'âge moyen pour le mariage est de 19 ans pour les femmes et 22 ans pour les hommes et c'est autour de 21 ans que les femmes ont leur premier enfant.

Il est difficile d'analyser rigoureusement l'évolution de la population nazaréenne parce que les recensements antérieurs à 1991 prenaient en compte des éléments différents. Les recensements de 1911 et 1940 faisaient référence à la population présente et ceux de 1960 et 1970, à la population résidente. Les informations chiffrées concernent toujours la commune de Nazaré et ses paroisses situées à l'intérieur des terres. De ce fait, il est difficile de faire des estimations quant à l'évolution de la seule population des pêcheurs par rapport à l'ensemble de la population vivant à proximité de la plage. Pour tenter d'établir une courbe démographique proche de la réalité, il a fallu recueillir des informations émanant de sources très diverses, et effectuer ensuite de nombreux recoupements. Outre le pointage méthodique des rôles permettant d'évaluer le nombre des pêcheurs, je me suis appuyée sur différents écrits, ouvrages d'économie (Silva, Alardão et Cardoso) et articles de presse locale. Les courbes montrant l'évolution quantitative des pêcheurs par rapport à la population globale de la commune reflètent les grandes tendances qui sont abordées dans cette étude : la naissance de la communauté de pêcheurs, les périodes de prospérité et de crise, les migrations, etc. (Tableau 4).

TABLEAU 3 - DISTRIBUTION DE LA POPULATION EN 1960 ET 1991 -  
 (Source : I.M.C. Fonseca, 1979 et XIIIe recensement de la population 1991)

1960



1991

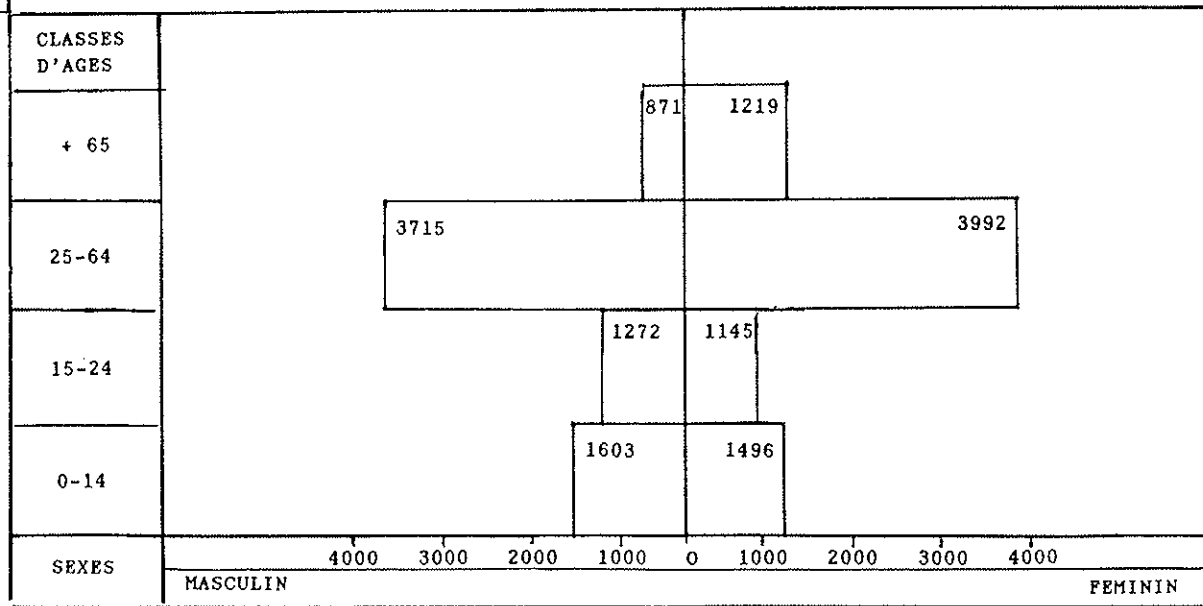
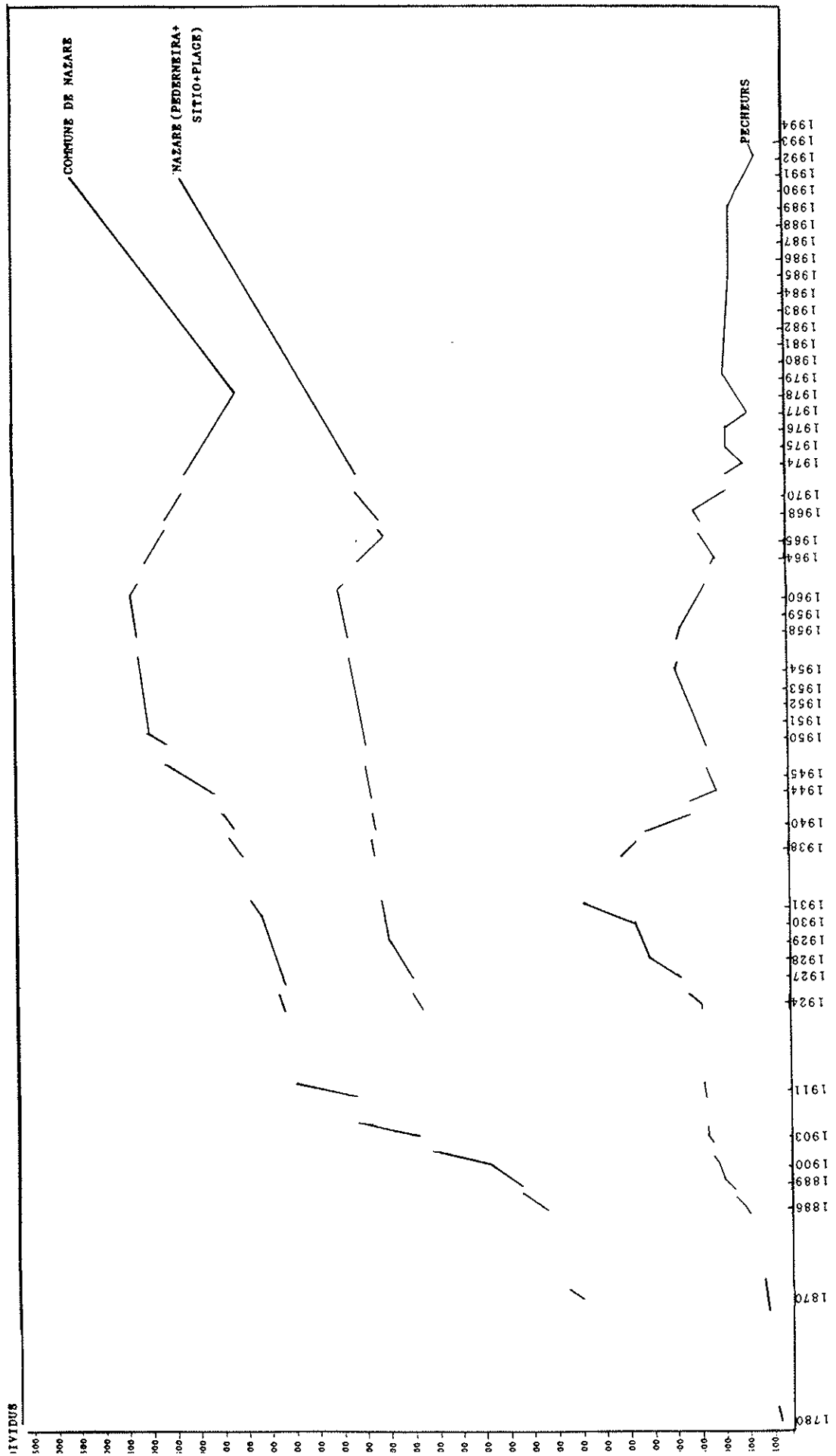


TABLEAU 4 - EVOLUTION QUANTITATIVE DE LA POPULATION NAZARENNE -  
(DE 1780 A 1994)



Le niveau d'instruction de la population nazaréenne a évolué depuis le début du siècle et surtout après la dernière guerre (79,8% d'analphabètes en 1900, 52,2% en 1950) mais il reste encore 14,2% d'analphabètes (5,7% en moyenne dans la région de Lisbonne) et seulement 5% des Nazaréens ont fait des études supérieures. Depuis qu'une loi, voici une vingtaine d'année, a imposé l'école aux enfants des pêcheurs, 69% des jeunes de Nazaré ont atteint le niveau d'étude primaire.

L'infrastructure nazaréenne représente 6430 logements. Certains restent inoccupés parce qu'ils sont destinés aux touristes. Il n'est donc pas possible d'établir avec exactitude le nombre d'habitants par logement, en revanche on observe que la grande majorité des logements nazaréens comptent une seule pièce (88 %). L'ensemble de la commune est alimenté en eau et en électricité (seuls 45 logements sont sans électricité et 174 sans eau) et 65% des Nazaréens sont propriétaires de leur logement. Un tiers du parc immobilier a été construit entre 1971 et 1991 et 7,5% des logements sont antérieurs à 1919.

Construite en bord de mer, la ville basse a été longtemps appelée *Praia* (*Plage*) par les habitants de Pederneira tant que celle-ci était battue par les vagues ou habitée temporairement par des pêcheurs migrants. Ce vocable, qui mettait en évidence une particularité d'ordre topographique, apparaît dans les archives locales.

Dès lors que la plage devint un lieu aménagé pour une entreprise de pêche, celle-ci fut rebaptisée. Les archives mentionnent diverses appellations : *Praia da Senhora da Nazaré* (Plage de Notre-Dame de Nazareth), *Costa da Senhora da Nazaré* (Côte de Notre-Dame de Nazareth), etc., avant que le choix définitif se porte sur - Nazaré - à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Pour connaître l'évolution de l'antique *Praia* devenue Nazaré, il est nécessaire d'en passer par l'historique du site, berceau d'une identité nouvelle.

Les trois zones peuplées chronologiquement, Pederneira, Sítio et Nazaré, ont un passé qui se perd dans une histoire légendaire et millénaire avalisée par la présence de vestiges d'une possible population autochtone qui aurait eu contact avec les Phéniciens - on retrouve une toponymie phénicienne dans la baie de Peniche qui conforterait cette hypothèse -, les Grecs, les Carthaginois, les Romains, les Goths et les Maures. Cependant, la population la plus ancienne est sans nul doute celle de Pederneira, dont le nom figure sur des documents médiévaux et apparaît sur d'antiques cartes sous la forme de Seno-Petronarum (Golfe de Pederneira). En accord avec les chroniques des Cisterciens, ce site était déjà habité au XII<sup>e</sup> siècle.

#### CHAPITRE 1 - LE BERCEAU : PEDERNEIRA

Pederneira, située sur une falaise à l'est de Nazaré, est le berceau de la cité. La ville était sous la domination des moines cisterciens du monastère d'Alcobaça qui avaient la gestion des trois ports maritimes, Paredes (au nord), Pederneira et São Martinho do Porto (au sud). Pederneira fut le chef-lieu de la commune jusqu'en 1912, ensuite celle-ci prit le nom de "Commune de Nazaré" (Concelho da Nazaré).

Selon le récit historique sur ses origines, Pederneira aurait été peuplée par les habitants de Paredes. Ces derniers ont dû fuir leur port envahi par les sables et migrèrent vers le sud pour trouver un port d'accueil leur permettant d'exercer leurs activités (En 1533, existaient à Paredes à peine 8 habitations et en 1543 la terre était redevenue déserte selon le Frère Manoel de Figueiredo). Cependant, l'emplacement exact de ce port reste obscure. La

grande difficulté d'interprétation des textes rend la question toujours confuse, confusion entretenue intentionnellement par les moines d'Alcobaça entre les sites dénommés Porto da Pederneira (Port de Pederneira au nord de São Martinho do Porto) qui est très ancien<sup>1</sup> et Vila da Pederneira (Ville de Pederneira) située deux kilomètres plus au nord du port primitif et dont l'existence, confirmée par d'anciens documents, nous apparaît seulement au début du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>.

C'est l'insalubrité des lieux, devenus des marais comme à Cela Velha, et le danger des attaques pirates qui obligent la population à se disperser et se tourner vers la Pederneira actuelle qui offre de meilleures conditions de salubrité et de défense. Avec l'arrivée des pêcheurs de Paredes se constitue le noyau de la population à partir duquel la communauté de Pederneira va se développer.

Des archives de 1315 attestent qu'à cette époque, la mer forme un lac qui arrive aux actuelles villes de Macarca et Valado. La grande lagune, qui depuis le néolithique baignait l'intérieur des terres (Carte 2), libérant les pêcheurs du péril des marées et des tempêtes, constitue une source ichtyologique riche et variée dont l'accès ne nécessite pas de recourir à de grandes embarcations ou à des engins de pêche compliqués<sup>3</sup>.

(1) Le Frère Boaventura écrit (p.35): "*La ville de Pederneira existait déjà dans les années 1190... L'église de Pederneira déjà dans les années 1224.*". Le Frère Figueiredo confirme, qu'en 1195 elle existait déjà et le Frère Santos note que "*la première chapelle que les moines érigèrent fut celle de Pederneira*" (p. 437) et qu'une charte fut donnée à Pederneira par l'abbé D. Fr. Estavão III (p.406) qui régna au monastère d'Alcobaça entre 1276 et 1283.

(2) Dans l'Histoire de la littérature portugaise, publiée sous la direction de Albino Forjaz de Sampaio (1932, p.178), le Monastère d'Alcobaça fut considéré, au XVII<sup>e</sup> siècle, comme une "*usine de faux manuscrits et documents*" (...*fábrica de manuscritos e documentos falsos.*). Les moines, à des fins personnelles, s'étaient constitué un jeu de copies des originaux qu'ils détenaient mais portant des mentions fausses. Cette thèse, déjà soutenue en 1776 par le Frère Manoel de Figueiredo, avait été reprise par M. Vieira Natividade (1960, p.111), au siècle dernier.

(3) Les archives de Alvaro Martins, Chartrier du royaume, précisent qu'à cette même époque se construisaient des embarcations au nord-est du lac, dans la partie du mont São-Bartolomeu (p.49).

CARTE 2 - LA GRANDE LAGUNE: AIRE COUVERTE PAR L'OCEAN A LA FIN DU NEOLITHIQUE  
ET CONTOUR ACTUEL DE LA COTE.



L'activité halieutique s'exerce donc principalement dans la lagune où elle se développe au détriment de la mer qui est alors peu accessible, les lieux n'offrant guère de sécurité pour l'embarquement et le débarquement. C'est à cette époque un centre important de pêcheurs. L'esprit aventureux de quelques-uns les pousse à conduire leurs embarcations du nord au sud de la péninsule, du Minho jusqu'en Algarve, dès le XIII<sup>e</sup> siècle. Les pêcheurs de Pederneira, protégés par le Roi, sont également considérés comme d'excellents pêcheurs de baleine et à la ligne. En 1331, sont utilisés pour le salage du poisson, entre 8 et 9 muids<sup>1</sup> de sel par an, soit approximativement 8 000 et 9 000 litres révélant ainsi une activité d'envergure (Gonçalves, 1989).

Au cours des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, les cartes de navigation représentent le lieu comme un véritable port intérieur localisé entre la Serra da Pederneira et la frontière de la Serra de Casal do Mota (aujourd'hui appelée Serra da Barca). Là, se constitue au XVI<sup>e</sup> siècle, un chantier naval de grande importance où étaient construites les caravelles qui effectueront les Grandes Découvertes. A la même époque, en 1514, une charte est donnée à la ville par le Roi. Du XII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle, ce port naturel connaît une grande activité de pêche et de construction navale.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, la mer déferle encore sur les contreforts de la Serra da Pederneira, recouvrant toute la partie occupée de nos jours par la plage de Nazaré. Cependant, tout au long de ce même siècle, se sont opérées de rapides transformations. La mer recule. La vaste baie de Pederneira subit un ensablement due à un abaissement du niveau des eaux qui s'accroît au siècle suivant.

---

(1) Mesure ancienne de capacité pour les liquides, les grains et le sel qui varie selon les usages fixés par le pays. A Paris, 9 muids correspondaient à 413 kg de sel.

Graduellement, la mer s'éloigne de Pederneira découvrant une plage de sable fin, plus de 80 mètres plus bas, qui est à l'origine du déclin de la ville de Pederneira. Des constructions primitives, il ne reste rien. Les vestiges ont été vraisemblablement couverts par les sables marins<sup>1</sup>.

Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'action de l'homme sur son milieu naturel accélère le processus. La mer se retire, découvrant de vastes étendues et laissant derrière elle des dunes et un promontoire sur lequel le futur village de Sítio va être perché. C'est à proximité du promontoire que s'ouvre, pour une longue période, l'embouchure du fleuve Alcoa. A cet endroit une grande roche à fleur d'eau conserve encore l'appellation caractéristique de *Pierre du Port* (*Pedra do Porto*). Abrité par ces dunes, l'estuaire forme un beau canal s'étendant vers le bas du village de Algerifeira, lui-même en extension.

Le retrait de la mer laisse derrière elle des terres inondées, terres en friches et malsaines qui rendent les lieux inhabitables. La malaria oblige la population à se disperser vers d'autres lieux. Les habitants de Cela s'installent plus loin pour former Nova Cela. L'abandon de ces versants productifs et fertiles (le fond du lac avait été transformé en terre cultivable) laisse presque déserts les alentours de la très belle baie.

La communauté vivant à Pederneira se sert durant des siècles de son port naturel qui cependant disparaît peu à peu. C'est à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle que disparaissent les ultimes vestiges du lac naturel. L'entrée du port de Pederneira est sujette à de nombreuses transformations au cours du temps résultant d'obstructions de l'embouchure du fleuve par les sables marins. Les hommes aménagent leur

---

(1) Quelques vestiges de ce passé maritime sont visibles sur les hauteurs de la colline de São Brás, près d'Alcobaça. On y trouve encore des anneaux fixés dans la roche servant à amarrer les embarcations au temps où la mer arrivait encore jusque là.

espace en pratiquant alors une large saignée dans les dunes pour ouvrir un nouvel estuaire à l'Alcoa qu'ils détournent vers le sud, à environ huit cents mètres de son emplacement d'origine.

## CHAPITRE 2 - LE VILLAGE MYTHIQUE DE SITIO ET SON PROMONTOIRE

Sítio, village perché sur un promontoire, voit son développement humain et urbain lié à une légende qui est l'une des plus extraordinaires de l'hagiographie portugaise.

Au IV<sup>e</sup> siècle, l'image d'une *Vierge allaitant* (*Virgem do leite*)<sup>1</sup>, sculptée à Nazareth, en Galilée, fut emportée par le moine Grec Cyriaque qui fuyait les persécutions. La Vierge aurait ensuite circulé dans de nombreux monastères européens avant d'arriver au monastère de Cauliniana, près de Mérida. C'est précisément dans ce couvent que la Vierge reçut le nom de Notre-Dame de Nazareth (*Nossa Senhora da Nazareth*). En 714, les troupes du roi Rodrigue, dernier roi Wisigoth, furent mises en déroute par les Maures à la bataille de Guadalete. Se repliant sur le seul territoire chrétien en Ibérie, à Asturias, le roi trouva refuge dans le monastère de Cauliniana. Toujours poursuivi par les Maures, Rodrigue fuit vers le Portugal avec l'abbé Romano, qui emporta la Vierge avec lui. Vers 713, ils atteignirent ensemble le site de l'actuelle Pederneira. Cherchant un lieu difficile d'accès, ils montèrent sur le promontoire. Avant d'être capturé et tué, l'abbé mis la Vierge à l'abri des musulmans iconoclastes, en la cachant avec d'autres reliques à l'intérieur d'une grotte où elles furent oubliées, tandis que le roi s'échappait.

Le temps et les siècles passèrent. La région resta déserte et quatre siècles plus tard, en 1179, la Vierge fut découverte par des bergers. Ce fut l'allégresse et la

(1) Il s'agit de la plus ancienne vierge du Portugal.

nouvelle ne tarda pas à se répandre dans tout le royaume.

La légende raconte que le 14 septembre 1182, chassant dans les forêts de Sítio, Dom Fuas Roupinho<sup>1</sup> fut miraculeusement sauvé d'une chute dans un ravin. Galopant à la poursuite d'un cerf (incarnation du diable selon la tradition locale) jusqu'à la pointe du promontoire, son cheval se trouva inopinément au bord de la falaise et manqua de se précipiter en bas. Dom Fuas invoqua la Vierge et par miracle, le cheval s'arrêta net, si soudainement que des morceaux de ses fers s'incrustèrent dans la roche (on montre encore aux touristes l'empreinte imprimée dans la roche). En action de grâce, Dom Fuas fit alors construire la Chapelle de la Mémoire (Ermida da Memoria). Dès lors, les pèlerins vinrent de tout le pays prier la Vierge de Sítio. Parmi eux Vasco de Gama, avant de partir pour les Indes en 1497, alla prier aux pieds de la Vierge à qui il fit de précieuses offrandes que l'on peut admirer encore aujourd'hui<sup>2</sup>.

Cette petite Vierge, sans grande beauté, restaurée de nombreuses fois, est peut-être la plus ancienne du Portugal et remonte aux origines du christianisme. Elle est incontestablement, pour les gens de mer, la sainte vers laquelle se tournent toutes les prières, recourant à sa

(1) Dom Fuas, gouverneur de Porto de Mos, qui s'était déjà distingué auprès du roi Alphonse Ier dans la lutte contre les Maures, remporta sur ceux-ci, en 1180, une brillante victoire navale.

(2) Bien que la légende soit basée sur des faits réels, les détails et les dates se contredisent selon les sources. Les livres d'histoire mentionnent que Rodrigue fut battu près de Cadix en 711 et tué près de Salamanque quelques mois après; d'autres situent les faits en 714; que le roi atteignit Pederneira en 713 comme le dit la légende nazaréenne reste un mystère. Le miracle de Dom fuas se situe le 14 septembre pour les Nazaréens et le 9 octobre pour les Brésiliens...

La légende a traversé l'océan Atlantique. L'histoire de son arrivée à Belém - au nord du Brésil - est tout aussi mythique qu'incompréhensible. L'image sainte qui aurait été cachée dans les montagnes de Siano (aujourd'hui São Bartolomeu à peu de distance de Pederneira) et non à Sítio, fut découverte par des bergers. Au XVIIe siècle, les jésuites introduisirent le culte de la vierge de Nazareth dans le Nordeste du Brésil; la vierge parvint à Vigia, dans l'Etat de Pará, où elle fut vénérée. On tenta de l'amener à Belém, mais la vierge fut perdue dans la jungle, et oubliée. En octobre 1700, un berger mena son troupeau boire à Murucutu Igarapé, et redécouvrit la vierge. L'homme la déposa dans sa cabane. La nouvelle se répandit à des kilomètres à la ronde et les fidèles affluèrent. La cabane de l'homme ne tarda pas à devenir un sanctuaire. En 1721, l'Evêque Dom Bartolomeu do Pilar confirma qu'il s'agissait bien de la Vierge de Nazaré. En 1793, Belém organisa sa première procession.

protection dans les moments de grande affliction. Et sur ce Site (Sítio) bénéficiant dès lors de la protection des rois et des princes, les populations vinrent s'installer.

Le promontoire sur lequel perche le village est une extraordinaire formation géologique qui domine l'anse de Nazaré. Sa genèse paraît indissociable de celle de la non moins fameuse vallée sous-marine de Nazaré que les pêcheurs ont baptisée familièrement *Cana*.

Son extension vers la mer est de 750 mètres en ligne droite. Entre *Ponta do Farolim* (*Point du Petit Phare* : nom donné à la pointe extrême du promontoire où fut construite la forteresse de São Miguel en 1644, et installé un phare en 1903) et l'endroit dénommé *Bico de Milagro* (où eut lieu le miracle) l'altitude respective est de 42,70 mètres et 111,36 mètres; il y a un dénivelé de 4,2 à 9,2%. Malgré l'obstacle que forme cette structure calcaire, insuffisant pour éviter la progression des sables à l'intérieur, il fut construit un mur de protection en 1750, considéré par erreur comme une muraille de défense militaire, et un peu plus tard des pins ayant pour objectif de retenir les dunes furent implantés; cette pinède allait fournir durant des siècles du bois aux constructeurs navals nazaréens.

Orienté dans le sens nord-ouest, le promontoire est un réel rempart contre les vents venant du nord-ouest et du nord-est et qui influencent beaucoup le micro-climat de l'anse. Dans son prolongement et séparé de quelques mètres, se trouve un rocher de forme trapézoïdale, grand et escarpé (*Pedra do Guilhim*). De mémoire lointaine, il était possible de contourner à pied cette roche pour accéder à la plage située au nord.

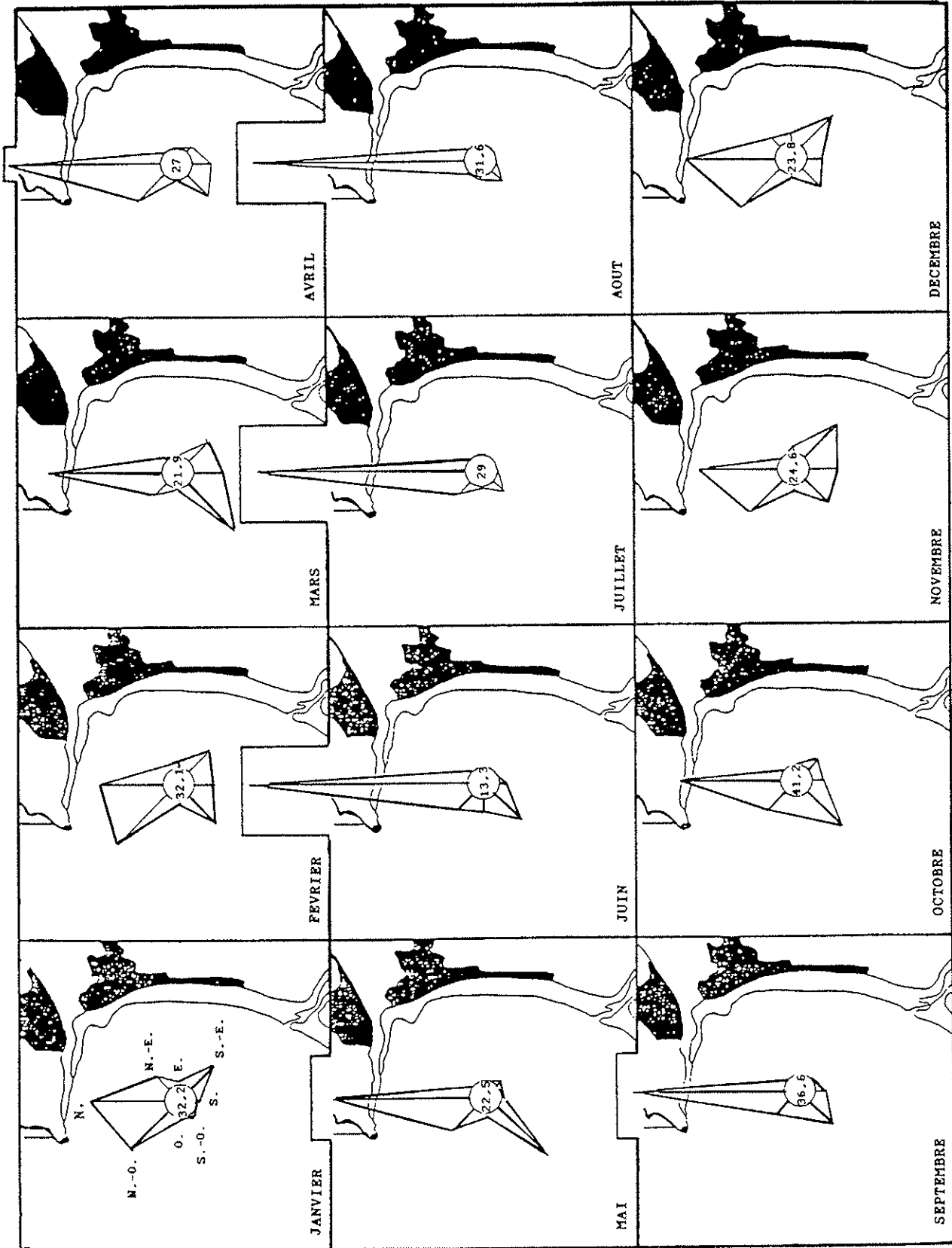
Dans la région septentrionale, la *Praia Velha* (*Vieille Plage*) que les Nazaréens désignent comme étant la *Praia do Norte* (*Plage du Nord*), est battue par les vents froids du nord. Il y est très dangereux d'y mouiller un filet ou d'y accéder par la terre tant la barre est forte.

Ceci donne une idée de ce que serait la plage de Nazaré sans son promontoire protecteur.

Quelques observations sur le régime des vents soufflant le long des côtes nazaréennes permettent de mieux comprendre les difficultés auxquelles les pêcheurs ont été longtemps confrontés au temps de la navigation à la voile et en l'absence d'un port.

Il existe un poste météorologique dans le fort de São Miguel où les vents sont observés tout au long de l'année et, bien qu'ils aient été à certaines époques mesurés selon des méthodes plus ou moins archaïques (les outils de mesure utilisés n'ont pas toujours suivi l'évolution des technologies), ces observations permettent cependant de se faire une idée sur les prédominances des vents. Pour chaque mois de l'année, la distribution des vents a été enregistrée et calculée en pourcentage (Figure 1). Ainsi, le vent soufflant en direction du nord a tendance à croître en mars pour atteindre son maximum vers juin, juillet et août (64%, 61,9% et 62,5%). Il tombe de septembre à février (18% au minimum). Le vent soufflant en direction du nord-est est très faible et se manifeste surtout en janvier (5,8%), mars (0,6%), novembre (0,6%) et décembre (3,8%). En direction de l'est, le vent souffle faiblement de novembre à février (2% à 2,1%), atteignant son point culminant en décembre (3,2%). En direction du sud-est, le vent est faible en novembre (maximum 14,3%). De décembre à juin il s'affaiblit et reprend de septembre à novembre. En direction du sud, le vent souffle irrégulièrement tout au long de l'année (entre 9,6% en mars et 0,6% en juillet); au mois d'août, il tombe complètement. Il s'agit d'un vent frais et humide qui apporte généralement des pluies. En direction du sud-ouest, le vent varie de 21,9% en mai à 1,9% en janvier, continuant ainsi jusqu'en mars et avril où il tombe. Il peut revenir en mai et retomber durant les trois mois d'été. Il souffle à nouveau en septembre et décembre. Vent chaud, il accentue les périodes pluvieuses quels que

FIGURE 1 - DIRECTION DES VENTS ET POURCENTAGE MENSUEL DE JOURS CALMES -  
 (Sources : Boletim do Centro de Estudos Geográficos)



30 = % DE JOURS SANS VENT

soient les mois de l'année. A l'exception des mois d'avril, septembre et octobre, le vent ~~qui souffle en direction~~ de l'ouest est présent tout le reste de l'année avec un pourcentage faible cependant qui ne dépasse pas les 3,3%. En direction du nord-ouest, le vent atteint son maximum en février (20%) et son minimum en août (0,6%) croissant et décroissant entre chacune des deux périodes.

En conséquence, on observe une tendance générale pour tous les mois d'hiver, à de continuelles variations ou cycles de vents - parfois rapides et inattendus - tant en ce qui concerne leurs directions que leur force et, en particulier, des coups de vents brusques en direction de la mer. En direction de la terre, les données sont moins significatives (les pourcentages sont peu élevés) à l'exception du vent soufflant en direction du sud-est, brise relativement faible et peu dangereuse qui longtemps favorisa la navigation à la voile en direction de la haute mer.

Au printemps, les vents soufflant en direction du sud-ouest et de l'ouest sont très irréguliers ce qui explique, en grande partie, les dangers qu'encourent les navigateurs confrontés aux instabilités météorologiques. Normalement, lorsque le vent tourne brusquement au sud-ouest en augmentant son intensité, il se fait sentir aussitôt dans l'anse. Les pêcheurs disent alors que "*c'est la mer à la pierre*" ("*tá mar à pedra*") parce qu'elle bat violemment le rocher Guilhim. Le phénomène de ressac, et l'agitation de l'eau à l'intérieur de l'anse due au déferlement, rendent l'anse très dangereuse et interdisent toutes possibilités de départ ou de retour d'une embarcation. C'est dans ces circonstances que de nombreuses embarcations ont chaviré et que leurs équipages se sont noyés à quelques mètres du rivage. Ces revirements brusques des vents en direction du sud-ouest s'observent davantage en hiver. A ces forts coups de vent hivernaux s'ajoutent de brusques coups de vent d'ouest, influençant extraordinairement l'état de la mer dans l'anse même après que le vent soit tombé.

Les mois d'été ont une tendance à être clairs, avec une accentuation très nette des vents soufflant vers le nord. La présence du promontoire permet d'atténuer ses effets et protège l'intérieur de l'anse.

Le pourcentage de jours calmes, selon les mois, varie de 13,3% à 41,2%. Ces chiffres reflètent une tendance mais ne tiennent pas compte des accalmies. Ceci est un facteur important dans la formation de quelques brumes locales, parfois très denses, qui ne sont pas propices à la navigation des petites embarcations qui ne possèdent aucun procédé d'orientation; des pêcheurs téméraires ont eu à affronter parfois des circonstances tragiques. Ces brumes sont plus fréquentes dans les mois de juillet, août et septembre où les pourcentage des jours calmes sont respectivement de 29%, 31,6% et 36,6%. C'est aussi durant ces mois que l'on enregistre les plus hautes températures atmosphériques et une plus grande évaporation. L'absence de vent empêche que la vapeur d'eau se disperse; il se forme alors des brumes matinales que le soleil disperse petit à petit.

L'influence des vents est évidemment plus forte en mer où leur intensité se fait davantage sentir. La situation dans l'anse est différente ce qui permet aux pêcheurs de venir s'abriter près d'une côte accore.

C'est cette même prédominance des vents soufflant vers le nord et l'effet de rempart produit par le promontoire qui expliquent, avec les hautes températures et le calme régulier de l'eau de l'anse, l'importance du tourisme estival durant les mois de juin, juillet, août, septembre et même octobre. L'été, d'autres vents soufflent sur les côtes nazaréennes mais avec de faibles amplitudes ne modifiant en rien l'état de la mer.

L'anse est aussi protégée par la crête de la colline où est situé le village de Pederneira, d'orientation nord-sud et qui se prolonge vers le sud à une hauteur maximale de 100 m environ. Ainsi cette crête nommée Serna da Pescaria

protège Nazaré des vents de nord-nord-est. C'est justement à cette conjonction de facteurs protecteurs que Nazaré doit sa situation privilégiée mais aussi unique tout au long de la côte du Portugal car cette protection naturelle se voit annulée par les vents du sud-ouest qui rendent les abords de l'anse périlleux à tout embarquement.

### CHAPITRE 3 - LA PECHERIE DE NAZARE

Nazaré est en soi une énigme : pour les géologues qui s'interrogent encore sur les origines même du site, né d'un accident géologique, mais également pour les historiens qui ne s'accordent pas sur la question des origines de la population nazaréenne, et pour les différents auteurs qui ont travaillé dans la région et qui ont noté une certaine ambivalence du caractère nazaréen où passéisme et individualisme coexistent avec modernisme et solidarité. Là, vit une communauté de pêcheurs dont l'originalité tient à ses pratiques halieutiques et à l'exceptionnel site dans lequel celles-ci s'exercent.

#### A) ARRIVEE D'UN PEUPLE FEDERATEUR : LES PECHEURS D'ILHAVO

La pêche a été longtemps l'activité principale, occupant la quasi-totalité des habitants de Nazaré qui vivaient alors exclusivement des produits de la mer. Les plus anciennes références sur la pêche locale et qui commencent à révéler son développement, se trouvent dans le livre *Recette et Dépense (Receita e Despesa)* de la confrérie de la Misericórdia de Pederneira (organisme d'assistance fondé par l'Ordre de Cister qui y exerça son action fiscale) qui se réfère à l'année 1643 pour la dîme et qui mentionne les comptes suivants en 1648 :

Deu Alvero do Mar do seu alzerife.....	4800 réis
(Alvero de la Mer donna pour son (filet) alzerife 4800 réis (ancienne monnaie portugaise dont l'unité est le réal)	
Deu Pedro Dinniz do seu alzerife.....	1600 réis
(Pedro Dinniz donna pour son alzerife...)	
Deu Manoel Diniz da sua rede.....	2100 réis
(Manoel Diniz donna pour son filet...)	
Deu Manoel Pes da sua rede.....	800 réis
(Manoel Pes donna pour son filet...)	
Deu Joaquim Roiz da sua caravela.....	3000 réis
(Joaquim Roiz donna pour sa caravelle...)	

Dès le milieu du XVII<sup>e</sup>, on enregistre déjà dans la localité une activité de pêche notable en relation avec l'arrivée des populations venant de régions littorales, Minho litoral, Algarve, Póvoa de Varzim, Costa-Nova et particulièrement Ilhavo d'où partent des pêcheurs à bord d'embarcations demi-lune (meia-lua), pour atteindre la plage de Nazaré où ils viennent faire leurs captures d'été. En 1653, la Misericórdia reçoit une nouvelle dîme portant sur "le poisson de rivière qui s'ajoute à la rente des pères de l'église de ce village" (*A redizima do pescado da ribeira, que anda anexa com as rendas dos padres da igreja desta vila*).

En 1660, la rente sur les embarcations s'élève à 20220 réis. L'inscription des embarcations et des engins de pêche sur le livre *Recette et Dépense*, entre 1688 et 1704, préfigure le développement de l'industrie de la pêche (Tableau 5).

L'agglomération de Nazaré s'est progressivement étendue à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle. Dans le premier quart de ce siècle, apparaissent les premiers bâtiments en dur. Il est recensé sept *cabanes* (*cabana*) avec un plancher et cinquante et une autres posées à même la terre, qui servent aux pêcheurs pour entreposer le matériel de pêche et pour conserver les salaisons et le poisson. Durant la saison des pêches estivales, la *cabane* devient également le domicile du pêcheur et de toute sa famille. Les constantes attaques des pirates hollandais, arabes et plus largement méditerranéens,

TABLEAU 5

- NOMBRE D'EMBARCATIONS ET D'ENGINS DE PECHE REPERTORIES ENTRE 1688 ET 1704 -

ANNEE	LANCHA	FILET	BARQUE
1688	5	3	-
1689	11	4	-
1690	9	4	-
1691	9	6	6
1692	9	-	6
1693	9	-	6
1694	8	-	7
1695	9	5	-
1696	7	-	7
1701	12	-	6
1702	4	-	5
1704	6	-	6

TABLEAU 6

A- PREMIERS ENREGISTREMENTS DE FILETS DANS LA COMMUNE DE NAZARÉ -  
(Sources: Confrérie de la Misericórdia de Pederneira)

Année	Lieu	Barques	Filets	Hommes
1688	Pederneira	5	3	?
1780	Praia	29	11	203
1885	Nazaré	27	15	?

B- 1780 : ETAT DE LA MARINE DE PECHE DE LA PLAGES DE NAZARÉ<sup>1</sup>

PATRON <i>Arrais</i>	BARQUE <i>barca</i>	FILET <i>rede</i>	SENNE/PLAGE <i>chinchorro</i>	HOMME <i>homem</i>
José Almeida Salazar	2	1	1	18
Joaquim Bello	3	1	1	18
Joaquim Duarte	3	1	1	17
João d'Abreu	2	1	1	12
Antonio Almeida	2	1	1	14
Manoel Correya	2			14
Manoel Baptista	2			14
Francisco Almeida	1			9
José Almeida Roiz	2	1		14
José Almeida Sequixa	2			14
Vicente de Almeida	2			14
José Antonio	2			9
José de Passos	1			9
Francisco Al. Torrado	1			9
Ignacio Almeida	1			9
José Luiz Cavalleiro	1			9
	29	6	5	203

(1) Mapa do Estado da Marinha de pesca na praia da Nazaré em 1780.

obligent encore les pêcheurs à résider à Pederneira ou à Sítio, quand ces nomades ne repartent pas vers leur contrée natale à l'approche de l'hiver. Les bandes de pirates continuent jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à attaquer les côtes portugaises, de sorte qu'il faut attendre pour que s'installent réellement des habitants dans la ville basse.

Au dernier quart du XVIII<sup>e</sup> siècle, les pêcheurs nomades d'Ilhavo se fixent définitivement pour former une colonie, noyau autour duquel se développe la jeune communauté nazaréenne. La population qui se perpétue à l'endroit où se sont fixés les fondateurs (en ce temps-là, le site est désigné par *Costa da Senhora da Nazaré*) se retrouve sous la domination des habitants autochtones.

La mémoire collective nazaréenne conserve de cette épisode historique l'idée qu'avec les pêcheurs de Pederneira et de Sítio, il n'y a pas eu, à proprement parler, de compétition préjudiciable aux pêcheurs migrants. Les membres de la communauté l'expliquent par le fait que les systèmes de pêches étaient très différents et se complétaient judicieusement. En effet, les pêcheurs autochtones pêchaient à l'hameçon le poisson *noble*, d'abord dans la lagune puis, plus tard, au large de l'anse. Les pêcheurs d'Ilhavo, au contraire, s'intéressaient seulement à la pêche des petites espèces - la sardine principalement - qu'ils attrapaient à l'aide de filets qu'ils manoeuvraient du rivage. Ce n'est que plus tard, lorsque les pêcheurs indigènes découvrent l'intérêt économique de cette production qu'ils vont peu à peu l'adopter. Pourtant, tous les Nazaréens ne sont pas d'accord avec cette version de leur histoire :

*A cette époque il y avait déjà des filets qui étaient la propriété des gens de Sítio. Il y a eu donc une amorce de conflit entre les Ilhaviens et les habitants de Sítio et aussi avec ceux de Pederneira. Les gens ont oublié qu'il y avait déjà des pêcheurs qui utilisaient des filets - des filets*

draguants (rede de arrastar) appelés chinchorro qui étaient tirés de la plage. Il y avait aussi des filets de ce type mais hissés à bord d'une embarcation qui s'appelaient zorra, chicha et mujoeira... Mais il y a une grande confusion quand on dit que ce sont les Ilhaviens qui ont apporté les filets draguants car on a constaté quelques-uns existaient déjà ici; mais c'est vrai aussi qu'il y en avait très peu. Il y avait quelques équipage de 17 ou 18 hommes mais par rapport à la communauté entière, ça faisait peu. Ils étaient encore moins nombreux qu'aujourd'hui. Avec les Ilhaviens, ce fut l'invasion des filets."

Peu de temps après, la colonie ilhavienne devient supérieure à celle des autochtones. Cependant, les habitants de Pederneira, qui reste le chef-lieu, regardent les colons avec dédain. Ils se désintéressent de ce que peuvent faire ces premiers habitants de la *Plage*, composés d'humbles pêcheurs analphabètes. C'est peut-être pour cette raison que l'on ne trouve aucun écrit faisant référence à la colonie ilhavienne.

On dit encore qu'à cette époque, si les techniques coexistaient entre elles, les hommes des deux communautés, quant à eux, s'affrontaient tant leurs caractères étaient opposés. Les pêcheurs de Pederneira se jugeaient supérieurs parce qu'ils utilisaient des barques propulsées à la voile et allaient au large pêcher le congre et la daurade, alors que les Ilhaviens pratiquaient une pêche en bord de mer avec des embarcations à rames. Cette animosité entre les pêcheurs de Pederneira et de *Praia* amène les moines d'Alcobaça à décider de la construction de la première maison de maçonnerie dans la ville basse, en exigeant en contrepartie le versement de la dîme sur le poisson, et la construction d'une chapelle qui délivre les Ilhaviens de l'obligation d'aller prier à Pederneira, apportant une grande satisfaction à la nouvelle colonie.

En 1780, la pêche a atteint un développement appréciable, comme le montre le tableau où figurent l'identité des patrons de pêche (*arraís*), le nombre d'embarcations inscrites (*barca*), de filets fixes (*rede*), de filets du type senne de plage (*chinchorro*) et enfin le nombre de marins formant les équipages (*homem*) (Tableau 6). N'apparaissent pas sur ce tableau, les très petites embarcations dites "de lagune" utilisées, selon Frère Manoel de Figueiredo, par ceux qui pêchent dans le fleuve lorsque la mer est trop forte pour sortir, ni celles qu'utilisent les jeunes garçons pour pêcher des petits poissons durant les nuits d'été, parce qu'elles ne contiennent qu'un seul homme. L'absence d'information concernant le nombre des filets et des sennes pour certains pêcheurs signifie que ces derniers pêchent essentiellement à l'hameçon (ligne à main, palangre, etc.).

A cette même date, il existe déjà un certain nombre d'édifices en bois construits sur pilotis, à la manière des constructions du nord du pays, appartenant à la population ilhavienne. Ces constructions se situent le long du front de mer, de l'actuelle Place Sousa-Oliveira jusqu'au quartier des pêcheurs (Figure 2). Une demi-douzaine de maisons de pierre, construites au pied du promontoire, forment le futur coeur du village.

En 1790, de nouveaux règlements ordonnent que le bois, provenant des Pinèdes du Roi situées en arrière de Sítio, ne soit plus embarqué à Nazaré mais à partir du port de São Pedro de Moel. Cette disposition offre une liberté de mouvement sur la plage de Nazaré, permettant le développement de la pêche et la construction des embarcations de pêche. C'est également l'époque où les pêcheurs de Buarcos, Quiaios, Aveiro, Lacos, cherchent à s'installer à Nazaré en s'intégrant aux Ilhaviens. Puis l'afflux des embarcations de pêche de la côte d'Ilhavo vers *Praia da Senhora da Nazaré* cesse : à cette date, la colonie compte plusieurs centaines d'âmes.

En 1808, les Français occupent par la force Nazaré, détruisant les maisons, les filets et les embarcations et réduisent la population des pêcheurs à la misère durant plusieurs dizaines d'années<sup>1</sup>. Il n'y a alors ni eau potable, ni éclairage public, ni chaussée, ni service de nettoyage, ni conduites des eaux pluvieuses ou usées.

En 1834, Pederneira et la plage vont bénéficier de grandes et successives transformations. Ces transformations sont d'ordre économique et social et s'accompagnent d'un développement urbain. Juste avant 1850, on dévie l'estuaire du fleuve Alcoa qui se trouve encore face au promontoire. A la même période, les ports de São Pedro de Moel, de Vieira, de Lavos et de Pederneira s'ensablent irrémédiablement. La plage de Nazaré se développe alors comme étant le grand centre de pêche régional.

En 1870, on dénombre 58 *cabanes* de pêcheurs. La pêche<sup>2</sup> (*pesqueiro*) est déjà considérablement développée car les Ilhaviens ont augmenté leur production en adaptant leurs techniques aux nouvelles conditions géographiques et en structurant leurs activités.

La grande colonie, non seulement par son importance en nombre mais également par sa ténacité et son courage au travail, se distingue et s'impose au reste des habitants de Sítio et de Pederneira. Ils vivent selon les règles établies par leurs aïeux, du temps de leur vie sur la côte d'Ilhavo. Les questions soulevées par eux sont toujours réglées par les Anciens de la colonie dont les décisions reçoivent de tous respect et considération. Nul ne fait jamais appel à l'autorité constituée par Pederneira.

Il faut attendre le début du XX<sup>e</sup> siècle, pour voir

(1) Il s'agit de la première invasion du Portugal par la Grande Armée napoléonienne conduite par le général Junot.

(2) Le terme portugais *pesqueiro* revêt le sens donné à "pêcherie" par le dictionnaire Petit-Robert/1: "...un lieu aménagé pour une entreprise de pêche". Il désigne donc aussi bien Nazaré qu'une zone de pêche ou encore une *pierre*.

les pêcheurs - toutes origines confondues - former une grande communauté qui, avec le temps s'est peu à peu regroupée à proximité de la plage, abandonnant les hauteurs aux commerçants et aux notables principalement. C'est également le début d'une nouvelle ère technologique. Le nombre des embarcations augmente et les engins de pêche se diversifient. La pratique de la pêche entre dans un cadre légal défini par des institutions maritimes représentées localement par une capitainerie.

Nazaré devient l'agglomération la plus importante de la commune parce qu'elle centralise les activités halieutiques, touristiques et administratives laissant à Pederneira et Sítio, riches en édifices religieux, les activités liées au culte. Elle borde la longue plage qui se développe vers le sud. De chaque côté de ses ruelles, perpendiculaires au rivage, se juxtaposent de petites maisons blanchies à la chaux qui forment le quartier des pêcheurs. Plus au sud, un port, construit au début des années 1980, coupe la perspective de l'ancienne et large baie de Nazaré. Les constructions de maçonnerie destinées à protéger l'entrée du port, deux môles, forment avec l'avancée du promontoire une enclave que les Nazaréens désignent par *cala* (cale ou crique) et que les topographe nomment *Anse de Nazaré* (*Enseada da Nazaré*) et dans laquelle s'exerce la majorité des pêches nazaréennes dites *locales*.

En 1993, la population des pêcheurs compte officiellement 575 inscrits maritimes. Une quarantaine d'entre eux, des morutiers et des pêcheurs retraités, pratiquent la pêche occasionnellement à Nazaré; 62 sont inscrits pour la pêche au chalut mais, nous le verrons, il s'agit pour la grande majorité de pêcheurs qui ne sont pas Nazaréens. La pratique quotidienne de la pêche est exercée par 309 pêcheurs qui travaillent dans les limites de l'anse à bord de 236 barques jaugeant 1 à 2 tonneaux en moyenne, alors que 164 pêcheurs travaillent hors de l'anse, à bord d'une trentaine de senneurs et de palangriers dont le volume

ne dépasse pas les 30 tonnes. A présent, les pêcheurs représentent seulement 7% par rapport à l'ensemble de la population nazaréenne (sur les 9 626 habitants recensés en 1991 à *Praia*, *Pederneira* et *Sítio*, 689 d'entre eux étaient pêcheurs). En prenant en compte la main-d'oeuvre terrestre - les femmes de pêcheurs et les retraités -, on estime que 2000 personnes vivent actuellement de la pêche. Ce chiffre est une estimation faite par les agents de la Caisse des pêcheurs qui, en assurant les pêcheurs et leur famille, ont une meilleure approche de la réalité. En 1960, Manuel Remígio<sup>1</sup> écrivait dans le journal *Nazaré* (n°43, du 27 août 1969) qu'ils étaient environ 10 000 ce qui représentait 74% de la population qui s'élevait alors à 13 510 (chiffres confirmés par Manuel Gouveia en 1961).

La production du port de Nazaré, en 1991, est de 5479 tonnes de poissons débarqués, correspondant à une valeur de plus 2 milliards d'escudos (soit 79 millions de francs). La même année, Matosinhos, le premier port du pays, atteint une production de 50 000 tonnes. La production du port de Nazaré représente 2,5% du total national.

---

(1) Manuel Remígio est un personnage qui marqua l'histoire de la ville. Toute sa vie, il défendit les intérêts de la communauté de pêcheurs. Propriétaire des journaux *O Alcoa* et *Mensagemiro* de Leiria, il se servit de ce moyen de communication pour écrire de nombreux articles en faveur de la construction d'un port à Nazaré. En 1983, quand le port fut inauguré, la municipalité honora sa mémoire en donnant son nom à la partie sud de l'avenue du bord de mer qui mène au complexe.

FIG. 2

LA PLAGE ET LES VILLAGES DE SITIO ET DE PEDERNEIRA AU DEBUT DU XVII<sup>e</sup> SIECLE.

Composition libre de Fernando Lino (gouache). Edition du Musée de Nazaré



1607

## B) LE MILIEU MARIN ET LA FAUNE

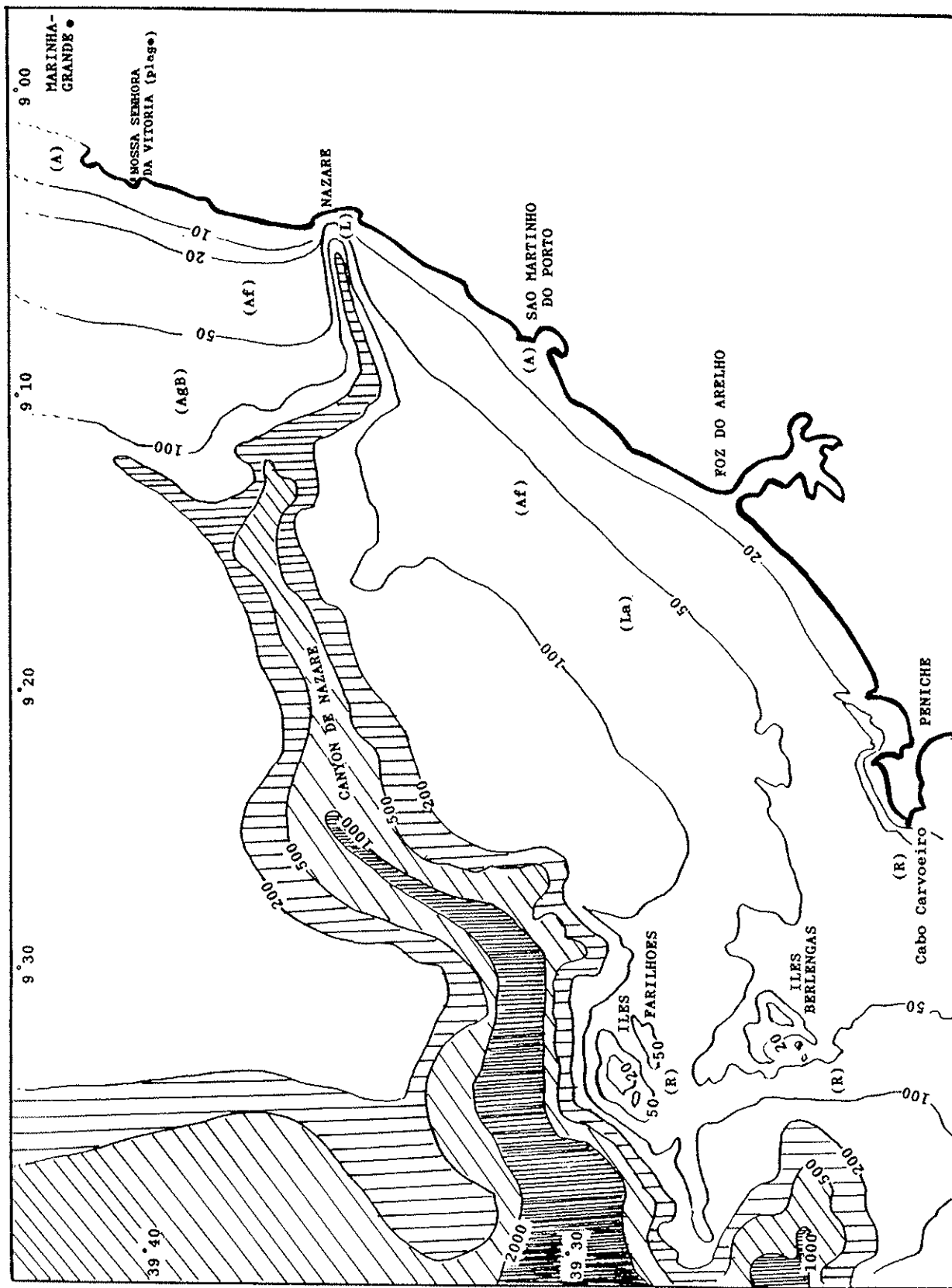
L'aire de pêche, explorée par la flottille nazaréenne, s'étend sur une zone de 20-24 milles marins vers la haute mer et sur 50 milles environ<sup>1</sup> du nord au sud. Cette zone est une infime partie de la vallée sous-marine située sur cette portion de la côte atlantique et considérée comme étant la plus importante et la plus étendue d'Europe (Carte 3). Celle-ci coupe la plate-forme continentale au nord des Iles Farilhães (en face de Peniche) jusqu'au rivage nazaréen. Elle a une orientation générale N.-E. - S.-O. Elle se prolonge jusqu'à ce qu'elle rencontre le continent et la plage de Nossa Senhora da Vitória Ria<sup>2</sup>. Freire de Andrade (1937), le pionnier de la géologie marine dans cette région, déclare qu'il s'agit certainement de l'une des vallées les plus profondes du monde. Les îles - Berlenga et Farilhães - marquent l'une des limites de la zone de pêche nazaréenne.

La vallée est très sinueuse et présente deux ramifications latérales : l'une à la pointe de Berlenga (ouest) et l'autre au large de Canto de Azeche (Ferrás de Carvalho). La première est appelée "Vallée sous-marine de Berlenga" et la seconde "Vallée sous-marine de Canto de Azeche" (Vale submarino da Berlenga et Vale submarino do Canto de Azeche).

La plate-forme continentale s'étend très au large et la hauteur bathymétrique de 200 mètres se rencontre généralement dans toute la vallée. A l'approche du rivage, les isobathes de 150, 100, 75, 50 et 20 m accompagnent et contournent la vallée jusqu'au bout de la côte. Au nord de cet abaissement sous-marin, le plateau continental descend

(1) Les patrons de pêche côtière et hauturière estiment les distances en "heure de route". Il leur faut 3 heures pour atteindre les limites de la zone de haute mer et 2 h 30 pour parcourir la zone côtière du nord au sud de Nazaré.

(2) Probablement continue-t-elle à l'intérieur jusqu'à Marinha Grande, où elle paraît dévier vers le N.N.-E comme l'indique la faille rencontrée sur la rive droite du fleuve Liz (près de Monte Real) et la direction des affleurements de roches qui s'étendent de Leira à Pombal.



CODES DE LECTURE :

- A (Areia) = sable
- Af (Areia+fofa) = sable mouvant
- AG (Areia grosso) = sable dur

- L (Lama) = vase
- La (Lama argiloso) = vase argileuse
- R (Rocha) = roche.

doucement jusqu'à 200 m de profondeur puis son inclinaison augmente très rapidement à partir de là pour atteindre 2000 m de profondeur à environ 60 km de la côte. Au sud de la vallée sous-marine, le plateau s'étend jusqu'à 33 km au large de Cabo Carvoeiro (à la pointe de Peniche. Carte 3), allant jusqu'à 50 km de largeur au niveau de Cabo da Roca (Serra de Sintra), la pointe la plus occidentale du continent européen située au-dessus de Lisbonne (Carte 1). La longueur totale de la vallée sous-marine est de 85,5 km pour une profondeur maximale de 3493 m. Les fonds (Carte 3) sont composés de sable, de sable mouvant, de sable dur, de vase, de roche, de roche vaseuse, de vase argileuse, de sable et de vase mélangés et de fond de coquillages .

A proximité du Cabo Espinel, pointe sud de la serra d'Arrábida située à une vingtaine de kilomètres à l'est du port de Sesimbra, se trouvent de profondes fosses continentales. L'une d'elle est très proche de l'anse de Nazaré et la profondeur y est exceptionnelle : à quelques 100 m du rivage, on trouve 30 m de fond et à 300 m de celui-ci, on atteint déjà 100 m de profondeur. Partout ailleurs, la côte est sans inclinaison remarquable. La vallée sous-marine - Canyon de Nazaré (Canhão da Nazaré) -, telle une tranchée, part du rivage et sillonne le plateau pour atteindre les îles. C'est sur les flancs de ces fosses que les pêcheurs pêchent à la ligne les meilleures espèces - merlan, mérou, congre, sabre, daurade rose, pagre, rouget,...

La faune marine du Portugal comprend 300 espèces environ, parmi lesquelles abondent non seulement les poissons : sardine, merlan, sabre, daurade, maquereau, anchois, chinchard, thon, sole, etc., mais aussi les crustacés : langouste, langoustine, tourteau, araignée de mer et les mollusques : poulpe, seiche, calmar, huître, telline, coque, moule, solen, etc.

La pêche portugaise a toujours été davantage tournée vers les captures d'espèces pélagiques, migratoires, se

rassemblant en banc comme la sardine, le maquereau, le chinchard et le thon, que vers les espèces démersales et sédentaires vivant sur le plateau et les pêches hauturières portugaises s'exercent surtout sur les pêcheries de l'Atlantique Nord et sur les côtes africaines. Mais la configuration exceptionnelle du plateau nazaréen et la présence de profondes fosses marines qui retiennent les espèces - zone où les poissons viennent frayer, s'étendant de Figueira da Foz à Peniche et par ailleurs contrôlée - ont permises aux Nazaréens de développer conjointement, et avec un égal savoir-faire, des pratiques de pêches côtières et hauturières.

L'industrie de la sardine, qui a commencé à être explorée à Nazaré au début du XX<sup>e</sup> siècle, a été longtemps l'espèce la plus capturée (75%) avant le chinchard (10%) et le maquereau (5%). Il s'agit de l'espèce *Clupea pilchardus* dont la qualité supérieure et le goût dépassent, selon les Portugais, ceux de toutes les autres clupeidés.

On a longtemps cru que la sardine entreprenait, comme le hareng, de longues migrations qui l'amenaient régulièrement chaque année, à époques fixes, dans les régions déterminées où l'on est habitué à la voir paraître : sur les côtes du Maroc, sur celles d'Espagne et du Portugal, enfin sur celles du Golfe de Gascogne, de Vendée et de Bretagne. Cette hypothèse de grandes migrations de la sardine est tombée en désuétude et l'on a observé que sur les côtes d'Espagne et du Portugal, la sardine persiste à longueur d'année. A Nazaré, on la pêche en plein hiver comme à la saison chaude.

Selon les pêcheurs nazaréens, la sardine commence à grossir à la Saint-Jean, de juillet jusqu'à la fin novembre:

*"Après, en décembre et janvier, elle fraie. A la fin de février, mars et avril, on voit de très petites sardines que nous appelons petinga. Ces petinga sont à la surface de la mer et servent d'appâts aux*

autres poissons comme le loup et d'autres qui suivent ces petits poissons, les bancs de thons notamment ou des espèces mammifères. Toutes les espèces de poissons nagent derrière les petinga pour se nourrir. La sardine, après juin et juillet, va grossir; en août, septembre puis en octobre son poids stationne jusqu'en novembre. Quand arrive le mois de décembre, elle commence à pondre puis à maigrir. Pour pondre, la sardine se rapproche de la plage près du sable. Après la ponte, elle est mince puis elle récupère peu à peu et recommence à grossir. Le cycle est terminé"

Les pêcheurs distinguent ces deux "qualités" de sardine qu'ils appellent, pour la première, la sardine de passage (*passagem*) et pour la seconde, la sardine ronde (*redonda*) aussi appelée du sud-est.

Les stocks de sardines qui se trouvaient depuis des siècles près de la côte occidentale, se sont déplacés peu à peu vers le sud. Nazaré, et d'autres ports nationaux et européens, ont traversé dans les années 1930 puis 1970, des phases de sous-exploitation de l'espèce qui ont amenées les pêcheurs à se tourner vers d'autres espèces et notamment le chinchard.

A présent, c'est le chinchard qui domine dans l'exploitation nazaréenne (47,6%) suivi de la sardine dont la production reste cependant très irrégulière. Le *carapau* (*Trachurus picturatus* - Bowdich, 1825), nom que donnent les Portugais au petit chinchard mesurant 10 à 12 cm (au cours de sa croissance, il est désigné *charro* ou *negrão* et les Nazaréens parlent encore de *charamanaco* pour les très petit *carapau*), qui est en général plus gras que la sardine, commence à grossir en Algarve puis, comme les autres espèces migratrices, il remonte vers le nord du Portugal.

Le poulpe, le merlan et le merlan bleu, et de nombreuses espèces de valeur comme le tacaud, la daurade

rose, la sole, le loup, les crustacés, etc. (Tableau 7) viennent compléter la production locale.

L'ensemble des espèces pêchées par les Nazaréens sont consommées localement, à l'exception des langoustes et des langoustines qui sont vendues à la criée puis exportées (il est rare d'en trouver sur le marché local sauf en plein été lorsque les touristes sont demandeurs) et commercialisées, à l'exception des crabes (*Polybius henslowi*) et des *petinga* qui étaient autrefois vendus aux agriculteurs comme fertilisant et qui aujourd'hui servent d'appât.

Le poisson a été longtemps la base de l'alimentation des Nazaréens. Aujourd'hui, sa consommation reste importante dans les familles de pêcheurs qui ne consomment des produits carnés - ou dérivés - qu'une à deux fois par semaine tout au plus. Le reste de la population a peu à peu modifié son alimentation en diversifiant son apport en protéine animal (viande, oeufs, charcuterie, fromage). Les Nazaréens conservent des habitudes alimentaires même lorsque le poisson consommé n'est plus capturé dans les pêcheries nazaréennes. C'est le cas du sabre argenté (*Lepidopus lusitanicus*) qui a disparu mais que les marchandes locales se procurent frais, à la criée de Nazaré quand les embarcations des autres ports viennent en approvisionner le marché, ou congelés importés de Peniche. Certaines espèces font l'objet d'une transformation. Le *carapau*, la sardine, la roussette et plus rarement le merlan bleu sont traditionnellement mis à sécher sur des claies exposées au soleil. Cette pratique est à l'origine destinée à pallier la pénurie de poisson frais en période de non-pêche, et pour le pêcheur, il constituait le repas qu'il pouvait transporter aisément à bord des embarcations. Aujourd'hui, le nombre de consommateurs - et les occasions d'en manger - sont limités et l'activité tend à disparaître.

TABLEAU 7

- LISTE DES NOMS SCIENTIFIQUES DES PRINCIPALES ESPECES  
PECHEES A NAZARE -

Embranchements Classes Familles	Espèces	Noms français
MOLLUSQUES CEPHALOPODES	<i>Loligo vulgaris</i> Lam. <i>Sepia officinalis</i> L. <i>Octopus vulgaris</i> Lmk.	Calmar Seiche Pieuvre
GASTEROPODES	<i>Littorina littorina</i> L.	Burgau
HETEROCARDES	<i>Diphonaria algesirae</i> Q. & G.	Patelle
LAMELLIBRANCHES	<i>Lepas anatifera</i> Linné <i>Cardium edulis</i> L. <i>Solen vagina</i> L. <i>Tapes decussatus</i> L. <i>Venus verrucosa</i>	Pouce-pied Espèce de moule Solen Telline Praire
ARTHROPODES CRUSTACES	<i>Polybius heuslowi</i> Leach/ <i>Portunus puber</i> L. <i>Cancer pagurus</i> L. <i>Maja squinado</i> Rond. <i>Palinurus vulgaris</i> Latr. <i>Nephrops norvegicus</i> L.	Crabe pilado Tourteau Araignée de mer Langouste Langoustine
VERTEBRES POISSONS	<i>Ammodytes lancea</i> Cuvier, 1829 <i>Anguilla anguilla</i> (Linné, 1758) <i>Atherina presbyter</i> Cuvier 1829 <i>Belone vulgaris</i> Flem. <i>Beryx decadactylus</i> Cuvier & Valenciennes <i>Brama Raii</i> (Bloch, 1791) <i>Polyprum cernium</i> Cuv. & Val. <i>Clupea pilchardus</i> Walbaum 1792 <i>Alosa fallax fallax</i> (Lacepède, 1803) <i>Conger vulgaris</i> Cuvier <i>Enophrys bulalis</i> (Euphrasen, 1786) <i>Leuciscus cephalus</i> (Linné 1758) <i>Engraulis encrasicolus</i> (Linné, 1758) <i>Merlucius vulgaris</i> Flem. <i>Micromesistius poutassou</i> (Risso, 1826) <i>Pollachius pollachius</i> (Linné, 1758) <i>Molva elongata</i> (Risso, 1821) <i>Molva molva</i> (Linné, 1758) <i>Trachurus picturatus</i> (Bowdich 1825) <i>Trachurus trachurus</i> (Linné, 1758) <i>Lophius piscatorius</i> Linné 1758 <i>Orthogoriscus mola</i> Flem. <i>Mugil cephalus</i> Linné 1758 <i>Mullus surmuletus</i> Linné 1758 <i>Myliobatis aquila</i> (Linné 1758) <i>Peristedion cataphractum</i> (Linné, 1758) <i>Phycis blennoides</i> (Brünnich, 1768) <i>Phycis phycis</i> (Linné, 1766) <i>Pomatomus saltator</i> (Linné, 1766)	Lançon Anguille Prêtre Orphie Beryx commun Grande castagnole Mérour Sardine Alose feinte Congre Chabot Chevesne Anchois Merlan Merlan bleu Lieu jaune Lingue espagnole Grande lingue Chinchard commun adulte Petit chinchard commun Baudroie Poisson-lune Mulet Surmulet-Rouget de roche Aigle commun Malarmat Moustelle blanche Moustelle brune Tassergal

.../...

<i>Rajidae</i>	<i>Raja undulata</i> Lacepède 1802	Raie brunette
<i>Sciaenidae</i>	<i>Sciaena aquila</i> (Lacepède, 1803)	Maigre
<i>Scombridae</i>	<i>Scomber colias</i> L.	Maquereau espagnol
	<i>Scomber scombrus</i> Linné 1758	Maquereau commun
	<i>Thynnus Katsuwonus pelamis</i> (Linné 1758)	Bonite
<i>Scophthalmidae</i>	<i>Psetta maxima</i> Linné	Turbot
	<i>Scophthalmus rhombus</i> (Linné, 1758)	Barbue
<i>Scorpaenidae</i>	<i>Sebastes dactylopterus</i> (Günther, 1859)	Rascasse
<i>Scylliorhinidae</i>	<i>Galeus melanostomus</i> Rafinesque 1810	Chien espagnol
	<i>Scylliorhinus canicula</i> (L.)	Roussette
<i>Sparidae</i>	<i>Boops boops</i> (Linné, 1758)	Bogue commun
	<i>Pagellus centrodontus</i> (Delaroche, 1809)	Daurade rose
	<i>Pagellus acarne</i> (Risso 1826)	Pageot acarné
	<i>Sparus aurata</i> Linné 1758	Daurade royale
	<i>Pagellus erythrinus</i> (Linné 1758)	Pageot commun
	<i>Dentex macrophthalmus</i> (Bloch, 1791)	Denté à gros yeux
	<i>Pagrus vulgaris</i> Cuv. & Val.	Pagre commun
	<i>Diplodus sargus</i> (Linné 1758)	Sar
	<i>Sarpa salpa</i> (Linné, 1758)	Saupe
	<i>Lithognathus mormyrus</i> (Linné, 1758)	Marbré
<i>Squalidae</i>	<i>Spondylisoma cantharus</i> (Linné, 1758)	Daurade grise
	<i>Echinorhinus spinosus</i> (Gmelin, 1789)	Squale bouclé
	<i>Oxyrhina gomphodon</i> Müller & Henle	Squale
	<i>Carcharias glaucus</i> (L.)	Squale
	<i>Squalus blainvillei</i> (Risso, 1826)	Aiguillat galudo
<i>Squatinae</i>	<i>Squatina vulgaris</i> Müller & Henle	Ange de mer commun
<i>Trachinidae</i>	<i>Trachirus vipera</i> Cuvier & Valenciennes 1829	Vive
<i>Triakidae</i>	<i>Mustelus mustelus</i> (Linné, 1758)	Emissole lisse
<i>Trichiuridae</i>	<i>Lepidopus lusitanicus</i> Leach	Sabre argenté
<i>Triglidae</i>	<i>Trigla lyra</i> Linné, 1758	Grondin lyre
<i>Trisopterus</i>	<i>Trisopterus luscus</i> (Linné, 1758)	Tacaud
<i>Serranidae</i>	<i>Labrax lupus</i> Cuv. & Val.	Loup
<i>Soleidae</i>	<i>Solea vulgaris</i> Quensel, 1806	Sole commune
	<i>Microchirus azevia</i> (Capello, 1867)	Sole juive
<i>Xiphiidea</i>	<i>Xiphias gladius</i> Linné, 1758	Espadon
<i>Zéidae</i>	<i>Zeus faber</i> Linné, 1758	St-Pierre

Sources : cette liste a été établie à partir des données recueillies dans les catalogues de NOBRE, BAUCHOT et PRAS, MUSS et DAHLSTRÖM, et ALMEIDA, ainsi qu'avec l'aimable collaboration de Carlos Almaça, biologiste au laboratoire zoologique et anthropologique de Lisbonne (faculté des Sciences-Musée Bocage).

## II - TRAVAIL ET VIE EN MER

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le Pouvoir central portugais prend en main l'administration générale des affaires maritime - la navigation et la pêche - en dotant les plus grands ports d'une représentation administrative et militaire - la capitainerie.

En 1890, les capitaineries de Lisbonne, Porto et Faro sont ainsi créées. En 1893, le port de São Martinho do Porto, situé à onze kilomètres au sud de Nazaré, reçoit de la capitale les pleins pouvoirs pour administrer le port de Nazaré qui ne possède pas encore de délégation sur place. Deux ans plus tard, les registres sont transférés à Nazaré qui prend alors en charge son administration ainsi que celle des ports voisins de Vieira et Pedrogão situés à une trentaine de kilomètres au nord.

La capitainerie de Nazaré administre une zone juridictionnelle élargie comprise entre Ribeiro da Praia de Pedrogão et Piramide do Bouro (au nord de Foz do Arelho). Elle s'attache à y faire respecter les lois émanant du pouvoir législatif et les règlements du Ministère de tutelle (Ministère de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation)(Tableau 8).

Le capitaine du port a le pouvoir d'émettre des édits (edital), décisions rendues publiques par voie d'affichage et s'appliquant à sa seule juridiction. Cet officier de marine, capitaine de frégate détaché pour quatre ans, reçoit le commandement du port. Passé ce délai, celui-ci se voit attribuer un nouveau poste de capitaine du port, quand il ne reçoit pas le commandement d'un bâtiment de la marine marchande ou nationale.

La gestion du port, par des officiers successifs, implique certains avantages mais aussi quelques inconvénients qui se révèlent en cours d'exercice. La plupart du temps, les militaires mutés à Nazaré n'en connaissent ni les habitants, ni les traditions. Il peut en

TABLEAU 8

- DIAGRAMME DES STRUCTURES DE L'ADMINISTRATION DES PECHE PORTUGAISES

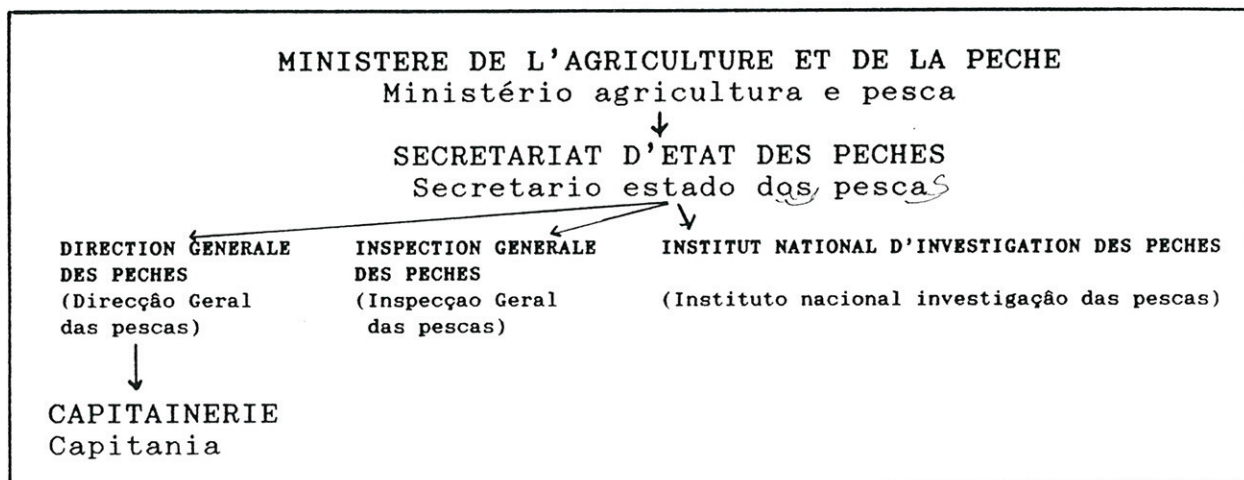


TABLEAU 9

- CLASSEMENT DES EMBARCATIONS SELON LES TECHNIQUES DE PECHE D'APRES LES CRITERES ADMINISTRATIFS ET LOCAUX -

<u>DISTINCTIONS FAITES PAR LES PECHEURS ET REPRISES PAR L'ADMINISTRATION JUSQU'EN 1960 :</u>			
<b>EMBARCATIONS:</b>	<b>PECHE LOCALE</b>	<b>PECHE COTIERE</b>	<b>PECHE HAUTURIERE</b>
<b>Types</b>	Barque à rame	Barque à rame + moteur Bateau à moteur	Grande barque à voile Bateau à moteur
<b>ENGINS DE CAPTURE</b>	Senne de plage Filet tournant (petit) Ligne simple Madrague (petite)	Filet embrouillant Senne tournante (grande) Palangre (petite) Madrague (grande)	Filet droit (grand) Palangre (grande)
<b>DEPLACEMENTS AIRE</b>	Passage/barre Anse	Nord/Sud Côte	Est/Ouest Canyon
-----			
<u>CATEGORIE ADMINISTRATIVES APRES 1960:</u>			
<b>EMBARCATIONS:</b>	<b>PECHE LOCALE</b>	<b>PECHE COTIERE</b>	
<b>Types</b>	Barque à rame/moteur Ex.	Bateau à moteur Ex. et In.	
<b>AIRE</b>	Anse	Hors de l'anse et moins de 24 heures	

résulter parfois des conflits qui ne prennent fin qu'avec leur départ. En contrepartie, le regard neuf d'un nouvel administrateur permet à celui-ci d'analyser plus finement une situation de crise alors que le personnel permanent, habitué à agir ou de penser toujours de la même manière, annihilant souvent toute pensée innovatrice, se complaît dans une certaine routine.

La surveillance des pêches incombe également à l'autorité maritime militaire. Installée dans les locaux de la capitainerie, lesquels sont restés inchangés depuis 1916 (Figure 20), la police maritime définit elle-même sa mission par ces propos :

*"Notre action est de surveiller que les pêcheurs respectent les règlements surtout pour l'emploi des engins ou la taille des poissons pêchés. On est là au moment du débarquement pour éviter les fraudes en tout genre. Notre action à terre se limite à la criée et éventuellement aux abords du fleuve (Alcoa) à l'époque de la pêche à la civelle. Quand il y a un litige - par exemple, un filet qui est volontairement coupé - nous recherchons alors le coupable pour le déférer devant la justice..."*

Les agents de l'administration immatriculent les embarcations de pêche et de plaisance. La première immatriculation nazaréenne date de l'ouverture de la capitainerie.

Toutes les embarcations de pêche portent un numéro d'immatriculation destiné à les identifier. L'immatriculation est un code composé de chiffres et de lettres. Elle se compose, de gauche à droite, d'une lettre correspondant à l'initiale du port d'origine, d'un numéro qui suit l'ordre chronologique des inscriptions sur les rôles d'armement et d'une lettre qui est l'initiale correspondant à la technique de pêche à laquelle

l'embarcation est destinée. Ainsi, le numéro "N-1-A" fut attribué à la première embarcation : N pour Nazaré, 1 pour son positionnement sur le rôle et A pour la pêche à la palangre (A correspondant à la première lettre de "Alto" signifiant pêche hauturière ou palangre).

Les hommes sont également enregistrés sur des rôles d'armement. Le marin acquiert un statut de pêcheur professionnel accrédité par l'obtention obligatoire du passeport des gens de mer (cédula)<sup>1</sup> correspondant à son inscription et reçoit le droit de vendre le produit de son travail. Ce document, remis contre la somme de 2284,50 escudos, est renouvelable chaque année par l'application d'un timbre fiscal de faible valeur<sup>2</sup>.

Sur le passeport figure une photographie du pêcheur, ses nom et prénoms, sa date et son lieu de naissance. Pour les pêcheurs de morue s'ajoutait la liste des employeurs successifs qui, avant le 25 avril 1974, étaient tenus de cocher l'une des mentions suivantes - bon, passable, mauvais -, sensées résumer l'appréciation du patron pour son employé. Ce procédé ne s'est jamais appliqué à la pêche artisanale où seule la réputation du pêcheur entre en compte lors de son embauche. Pour obtenir ce document le pêcheur devait uniquement, et a priori, savoir nager. Mais cette condition est restée longtemps aléatoire, ne faisant pas l'objet d'une vérification de la part des autorités, ni même de celle du propriétaire ou du patron de pêche : lors de naufrages, de nombreux pêcheurs se sont noyés à quelques mètres du rivage. Aujourd'hui, à cette condition essentielle s'ajoute, pour les jeunes recrues, une scolarisation sanctionnée au minimum par un diplôme d'études primaires.

---

(1) La *cedula* désigne une reconnaissance d'un engagement. En janvier 1994, les pêcheurs portugais échangeaient leur passeport national contre un passeport européen.

(2) En 1993, le passeport coûtait l'équivalent de 91,40 FF et le timbre fiscal 8 FF.

## CHAPITRE 1 - LA FLOTTILLE DE PECHE DE 1893 A NOS JOURS

Le premier rôle d'armement des bateaux nazaréens datant officiellement de 1893, j'ai choisi de commencer l'inventaire des techniques à partir de cette date - année charnière dans l'histoire des pêches de Nazaré puisqu'elle marque la disparition des moyens de production archaïques - jusqu'à nos jours, afin qu'une projection globale des évolutions techniques et sociales puisse révéler chacun des traits signifiants de l'identité du groupe.

Au cours de cette période de référence, les Nazaréens ont construit ou introduit dans leur port une dizaine d'embarcations aux formes originales. Pour la plupart disparues aujourd'hui, elles sont encore présentes dans toutes les mémoires.

### A) CRITERES DE CLASSIFICATION DES EMBARCATIONS DE PECHE

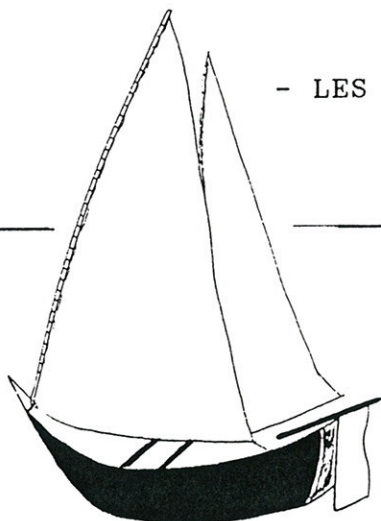
Pour répertorier les embarcations nazaréennes, l'administration a recours à des critères de classification qui diffèrent de ceux de la communauté de pêcheurs.

L'administration opère une distinction selon les modes de déplacement des unités de pêche (Tableau 9). Elle compte deux catégories : les embarcations destinées à la pêche *locale* (*pesca local*) qui s'effectue uniquement dans l'anse, délimitée au nord par le promontoire et au sud par les digues du port, incluant la pêche à la senne de plage, à la ligne simple et aux filets draguant et encerclant de petites dimensions, et les embarcations destinées à la pêche côtière (*pesca costeira*) qui s'exerce hors de l'anse au moyen de grandes sennes tournantes, de palangres et de filets maillants et embrouillants.

Lors de l'enregistrement sur les rôles, l'administration effectue une seconde distinction d'après les caractéristiques techniques des embarcations. Elle

TABLEAU 10

- LES CARACTERISTIQUES DE LA FLOTTILLE NAZARENNE -



CATRAIO ou  
carreira de mar e fora

Nom: inconnu

N°: ?

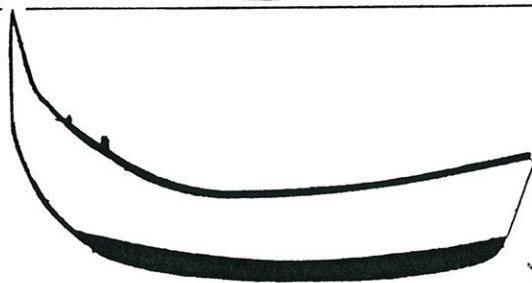
Dimensions: L. = 11,40 m

l. = 4,40 m

H. = 1,40 m

Tjb. = 17,55

Couleur : noir



BARCO DE BICO

Nom: Virgem de Nazaré

N°: N-943-C du 19/09/1924

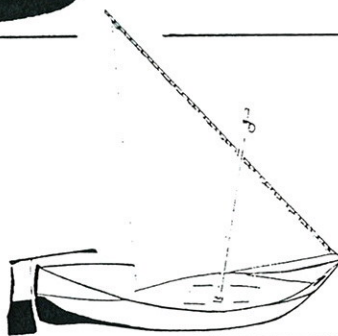
Dimensions: L. = 4,60 m

l. = 2,44 m

H. = 0,89 m

Tjb. = 2,49

Couleur : rouge+blanc+bleu/noir\*



BATEL

Nom: Flor de bom tempo

N°: N-322-A du 4/3/1901

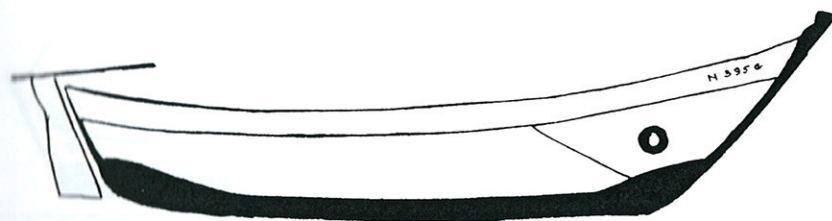
Dimensions: L. = 9,50 m

l. = 2,90 m

H. = 1,00 m

Tjb. = 6,61

Couleur: bleu+rouge+blanc/noir



GALEAO

Nom: Machaquene - Rapozo

N°: N-338-G du 16/08/1901

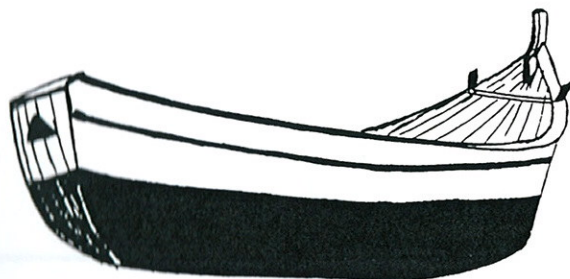
Dimensions: L. = 15,49 m

l. = 3,77 m

H. = 0,99 m

Tjb. = 16,600

Couleur : blanc/noir



BARCO DO CANDIL

Nom: Vagos

N°: N-1965-L du 05/01/1958

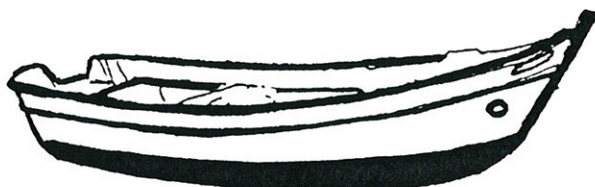
Dimensions: L. = 4,88 m

l. = 2,30 m

H. = 0,76 m

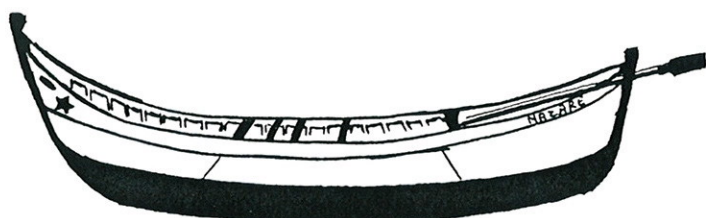
Tjb. = 1,800

Couleur : rouge+blanc+bleu/noir



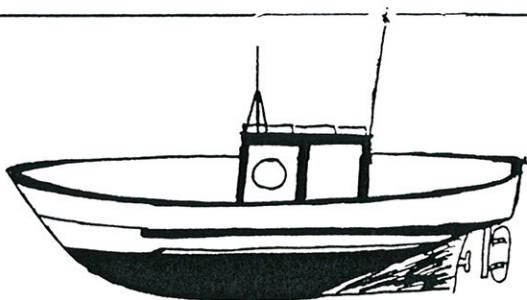
### LANCHA

Nom: Ilda  
N°: N-1726-L du 10/03/1948  
Dimensions: L. = 3,33 m  
              l. = 1,50 m  
              H. = 0,50 m  
              Tjb. = 0,624  
Couleur : rouge+blanc+bleu/noir



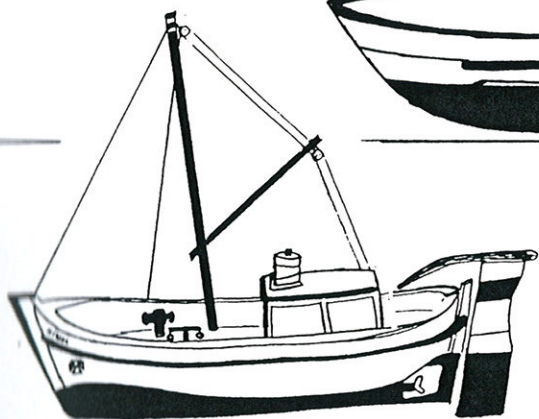
### BARCA

Nom: Maria Eulália  
N°: N-2188-L du 27/10/1967  
Dimensions: L. = 10,89 m  
              l. = 3,36 m  
              H. = 1,12 m  
              Tjb. = 8,667  
Couleur : blanc+bleu+jaune+rouge/noir



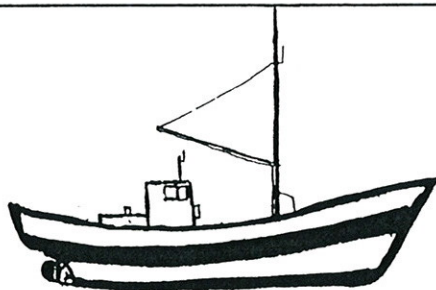
### BOTE DO ALTO

Nom: Canção de Nazaré  
N°: N-1922-C du 15/03/1954  
Dimensions: L. = 6,56 m  
              l. = 2,54 m  
              H. = 0,80 m  
              Tjb. = 2,95  
Couleur : vert+blanc+rouge+bleu/noir



### TRAINEIRA

Nom: São Gabriel  
N°: N-1577-C du 19/04/1944  
Dimension: L. = 10,20 m  
              l. = 3,38 m  
              H. = 1,20 m  
              Tjb. = 12,360  
Couleur : blanc+vert+bleu+rouge/noir



### RAPA

Nom: Novo Léonor José  
N°: N-2156-C du 30/08/1965  
Dimensions: L. = 11,64 m  
              l. = 1,30 m  
              H. = 4,23 m  
              Tjb. = 17,90  
Couleur : blanc+gris+jaune+vert/noir

\* Les couleurs sont données du ceintrage vers la quille.

divise la flottille en deux groupes : les embarcations non-pontées (*boca aberta*) de moins de cinq tonnes, mues à la voile, à la rame ou équipée d'un moteur extérieur, et les embarcations à moteur intérieur (*com motor*) de plus de cinq tonnes et toujours pontées. Cet autre mode de classification permet à des organismes comme l'Institut national portugais de la statistique d'observer l'évolution de la flottille artisanale et traditionnelle, principalement au cours de ces dernières années où l'entrée du pays dans l'Union européenne a entraîné des plans de restructuration de la flottille ayant pour finalité la destruction massive des embarcations non-pontées, majoritaires à 80% à Nazaré.

Pour les pêcheurs nazaréens, c'est l'aire de pêche ou le "*métier*" (du premier découle le second et inversement) qui fait la distinction. Il y a la pêche *locale* dite *pêche dans la crique* (*pesca na cala*) où ils exercent les pêches qui ont marqué de leur empreinte l'identité nazaréenne - les sennes de plage et tournantes de petites dimensions - et la pêche côtière qui est synonyme de pêche à la grande senne tournante.

La pêche côtière se pratique à courte distance de la terre et tout le long de la côte dans les limites juridictionnelles administrées par la capitainerie.

A ces deux catégories, les pêcheurs en ajoutent une troisième : la pêche hauturière - *pesca do alto* (littéralement "pêche d'en haut, d'un lieu supérieur) - *do alto* étant un adjectif qualifiant toutes les pêches à la palangre marquant ainsi la traditionnelle distinction qui apparaît tout au long de l'histoire de la communauté nazaréenne entre les pêcheurs au filet et les pêcheurs à la ligne.

Le va-et-vient des senneurs côtiers, entre le nord et le sud, s'oppose à la navigation en haute mer qui, théoriquement, tournant le dos à Nazaré, s'en éloigne en direction de l'ouest.

Cette pêche au large est cependant très limitée géographiquement. Elle ne dépasse jamais les limites du plateau continental et reste fortement localisée. Cette pêche est généralement pratiquée sur des pêcheries éloignées, sans toutefois que celles-ci atteignent les limites géographiques de la grande pêche pour laquelle les bateaux ont une autonomie permettant d'effectuer des campagnes de trois jours, en moyenne, et où le poisson est conservé à bord dans la glace. Seules les embarcations à voile nazaréennes dites *do alto*, du siècle dernier, étaient obligées de rester en mer deux à trois jours, une journée étant nécessaire pour atteindre la pêcherie la plus éloignée, contre environ trois heures de navigation aujourd'hui à bord d'une unité motorisée. Les Nazaréens ont d'ailleurs leur propre définition de la pêche artisanale : "*C'est une pêche locale, de proximité.*" En effet, aucune embarcation à Nazaré ne s'éloigne de son port d'attache à plus de trois heures de navigation - cinq heures pour deux ou trois d'entre eux - et n'effectue de marée supérieure à vingt-quatre heures. Les chalutiers, qui cependant travaillent dans la zone côtière, ne sont pas considérés comme des embarcations de pêche artisanale : "...*parce qu'ils ne rentrent pas le soir.*" disent les pêcheurs.

Par hauturière, les pêcheurs nazaréens veulent donc mettre l'accent sur l'aire de pêche exploitée - éloignée de la côte - et non sur la durée de la campagne et, indirectement, sur l'espèce pêchée - espèces grégaires ou espèces benthiques. Les Nazaréens distinguent ces deux types de pêche en énonçant :

"...*d'un côté la sardine, de l'autre le gros poisson (peixe grosso synonyme de poisson noble).*"

L'appartenance à l'une de ces trois catégories - *locale*, *côtière*, *hauturière* - définies par les pêcheurs, a été longtemps mentionnée dans les registres de rôles parce que les fonctionnaires, à une époque où il n'existait pas



REPRESENTA O GALEÃO DO RAPOSO  
CERCO VITÓRIA

SENNEUR GALEAO



REPRESENTA UMA BARCA DOS GALEÕES  
ASSIM COMO DAS ARMAGÕES

BARQUE BARCA



REPRESENTA UM BATEL DO PEI-  
XE GROSSO E DAS ARMAGÕES  
VOLANCIANAS

BARQUE BATEL



BARCO DA XÁVEGA E DO CARANQUEIJO

BARQUE BICO



BARCO DO  
CANDIL

BARQUE CANDIL

1. Représentation du galeão de Rapozo/senne Yitoria
2. Représentation de la barca pour les galeão et les madragues
3. Représentation d'un batel pour la pêche au poisson noble et des madragues valenciennes
4. Barque pour la senne de plage et le filet à crabe
5. Barque du candil

encore de lexique administratif approprié, notaient scrupuleusement, et sans altération, les appellations et formulations vernaculaires. Puis l'on observe qu'au cours des temps, les embarcations (et par conséquence les techniques) ont été peu à peu reclassées, ceci apparaissant clairement dans l'évolution des codes d'immatriculation. Un décret de 1945 (Décret n° 34532 du 25 avril 1945) réduit le nombre des anciens codes d'immatriculation, établis à partir de critères techniques : l'utilisation des engins de capture (Tableau 12).

Jusqu'en 1945, onze initiales - X, C, G, V, etc. - sont utilisées pour désigner l'ensemble des activités halieutiques mais la disparition de certaines techniques anciennes - les madragues (R et V), les grandes sennes de plage (F) et tournantes (G) - oblige l'administration centrale à en réduire la liste. Elle limite à quatre le nombre des catégories - L, C, A, N -, et regroupe sous l'appellation de pêche *locale* toutes les activités exercées à proximité des rivages, ce qui, pour Nazaré, signifie toutes les techniques de pêche qui s'exercent à l'intérieur de l'anse (Tableau 11).

A Nazaré figurent sur les rôles diverses altérations de l'alphabet officiel. Cela répond à une nécessité d'adaptation aux techniques et aux pratiques locales.

Nous ne trouvons, par exemple, aucune trace d'utilisation du F pour désigner les sennes de plage, celles-ci apparaissant au début de ce siècle en catégorie C (de l'initiale du mot portugais ancien *Chávega*), puis en X selon la nouvelle orthographe (*Xávega*). A l'inverse, le F apparaît en 1930 et désigne la catégorie des senneurs *traineira* (N-1110-F) après qu'ils aient été initialement immatriculés en T (première lettre du nom de l'embarcation) pour être plus tard classés en pêche côtière C. N'ayant aucune explication sur cette utilisation, j'en ai déduit que

TABLEAU 11

- CLASSIFICATION DES EMBARCATIONS PAR ZONE DE PECHE  
ET ENGINES DE CAPTURE ASSOCIES -

ZONES DE PECHE <i>barques</i>	A RAME	A VOILE	A MOTEUR (1)	PONTEE	FOND PLAT	EN ACTIVITE 1993	TECHNIQUES
<b>LOCALE</b>							
<i>Barco do bico</i>	4			-	+	-	Senne de plage ( <i>xávega/mugiganga</i> ) ( <i>rede de frachão</i> )
<i>Barco do candil</i>	4			-	+	-	Senne tournante ( <i>candil</i> )
<i>Lancha</i>	2			-	+	+	Auxiliaire du <i>candil</i> (porte-feu)
<i>Lancha</i>	4		Ex	-	+	+	Ligne/filet maillant Casier/nasse ( <i>anzol/omalhar</i> ) ( <i>covo/gaiola</i> )
<i>Barca</i>	3			-	quille	-	Auxiliaire <i>traineira</i> (porte-feu)
<i>Barco de armação</i>	9			-	quille	-	Madrague à sardine ( <i>armação redonda</i> ) auxil. <i>traineira</i>
<b>CÔTIÈRE</b>							
<i>Galeão</i>	12			+	quille	-	Filet tournant ( <i>cerco americano</i> )
<i>Traineira</i> 1re génération			Vapeur G.Ex	+	quille	-	Filet tournant ( <i>arte traineira</i> )
<i>Traineira</i> 2e génération <i>rede de cerco</i> )			In/CI	+	quille	-	Filet tournant ( <i>arte traineira</i> )
<i>Rapa</i>			In	+	quille	+	Filet tournant ( <i>rede de cerco</i> )
<i>Bote</i>			In	+	quille	+	Maillant/tournant casier
<i>Barco de armação</i>	9			-	quille	-	Madrague à sardine ( <i>armação valenciana</i> )
<b>HAUTURIÈRE</b>							
<i>Catraio</i> ( <i>carreira de mar e fora</i> )	4	2 latines	G.Ex	1/2	+	-	Palangre
<i>Batel peixe grosso</i>	6	2 latines	G.Ex	+	quille	-	Palangre
<i>Bote do alto</i> 1re génération	4	latine	G.Ex	+	quille	-	Palangre ( <i>aparelho de anzol</i> )
<i>Bote do alto</i> 2e génération			In	+	quille	+	Palangre/filet fixe
<b>FLUVIALE ou LOCALE</b>							
<i>Barco da lagoa</i>	1			+	+	+	Pièges en lagune ( <i>galricho/biqueirão</i> )

(1) Ex = moteur extérieur/ G.Ex = gouvernail extérieur / In = moteur intérieur

TABLEAU 12

- NOUVEL ALPHABET DES CATEGORIES TECHNIQUES  
FIXE PAR LE DECRET DE 1945 -

Codes de 1945	Codes antérieurs au décret	Application à Nazaré
L = Local (Locale)	L = Local (ligne, petit maillant, nasse) L = Lagosta (langouste) R = Auxiliar (auxiliaire de la madrague R) X = Xávega (senne de plage)	Toute activité dans l'enceinte (petits maillant et casier, senne -plage, petite senne tournante, ligne)
C = Costeira (Côtière)	C = Costeira (senne tournante)	Toute activité hors enceinte (grandes senne et palangre + grands maillant et casier)
A = Alto (Hauturière)	idem	Supprimé
N = Longínqua (Lointaine)	idem	Non usité
----- SUPPRIMES		
Codes nationaux		Codes locaux nazaréens
F = Fundo (grande senne de plage) G = Galeão (grand senneur) R = Redonda (petite madrague à sardine) V = Valenciana (grande madrague à sardine)		F/T = Traineira C = Chávega (senne de plage) G = Galeão (grand senneur) R = Redonda (petite madrague/sardine) V = Valenciana (grande madrague/sardine)

le F, désignant normalement une pêche avec un grand filet, avait fait l'objet d'un transfert associant deux techniques dont les engins étaient susceptibles de comparaison.

En 1919 apparaît une pratique nouvelle, la pêche *locale* au crabe, exercée par les pêcheurs à la senne de plage avec des filets semblables mais halés à bord des barques *bico* et non à partir du rivage. Les barques nazaréennes sont alors immatriculées C quand elles sont armées pour la pêche au crabe (*Caranguejo*) et X quand l'équipage ne pratique que la senne de plage.

La disparition des embarcations spécifiquement adaptées à la pêche à la palangre hauturière et les changements survenus dans l'organisation et la pratique des pêches, ont amené les pêcheurs à exercer diverses techniques à bord d'une même unité. La conséquence administrative a été d'associer les pêches hauturières aux pêches côtières. Dès lors, il n'existe plus que deux types d'immatriculation à Nazaré : celle se référant à la pêche de proximité dite *locale* L et les autres, toutes regroupées dans la catégorie des pêches côtières C. L'initiale A a donc disparu des immatriculations nazaréennes bien que la technique s'y référant soit toujours employée.

Aujourd'hui, toutes les activités de pêche artisanale sont regroupées sous l'appellation officielle et généraliste de pêche côtière, à l'exception des activités pratiquées dans l'anse. A Nazaré, le *métier* de la palangre n'est plus une activité distincte des autres comme par le passé, celle-ci se pratiquant aujourd'hui à bord d'embarcations également armées de filets droits, de casiers, voire de sennes tournantes.

## a- Les caractéristiques techniques (Tableau 10)<sup>1</sup>

Au XVI<sup>e</sup> siècle, au temps des découvertes, la flottille de pêche de la première agglomération - Pederneira - était florissante. Sur les cartes de l'époque et postérieurement, le port de Pederneira figure comme étant un chantier naval d'importance mais le développement des activités de pêche du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle n'empêche cependant pas le déclin des grands chantiers<sup>2</sup>. L'activité de construction se limite alors à celle d'embarcations de pêche de faible tonnage. Au cours des siècles, Il y eut de nombreuses embarcations, venant de toute la côte portugaise, qui s'abritèrent dans le vieux port de Pederneira puis sur la plage de Nazaré. D'autres disparurent ou s'adaptèrent aux changements techniques. Ce fut le cas notamment de la peu sécurisante barque *catraio* ou du grand et massif senneur *galeão* à rame. Certaines y sont restées et devenues célèbres en raison de leur pittoresque. C'est en particulier le cas de la barque *barco de bico* des pêcheurs d'Ilhavo, avec sa proue pointée vers le ciel devenue l'emblème de la communauté nazaréenne.

### 1- Les embarcations locales

Comme toutes les embarcations nazaréennes, le *barco do bico* est entièrement construit en bois de pin vert (toutes les embarcations étaient construites avec du bois extrait

(1) Toutes les embarcations qui sont décrites ci-après ont existé :

- *Lancha Nadia-Carina* N-2055-L du 2 novembre 1960. Couleurs = blanc, bleu, rouge, noir
- *Bote do alto Pombo* devenu *Canção da Nazaré* le 30 août 1960 puis *Laura Fernanda* le 12 mars 1979, le 12 juillet 1979, il est enregistré avec de nouvelles dimensions : L. 6,30 m, l. 2,55 m, C. 0,80 m, Tjb 3,260. Il a été détruit en 1984.
- *Rapa* : Initialement destiné à la pêche côtière à la palangre, le *Novo Léonor José* (N-2156-C du 30 août 1965. L. 11,64 m, l. 1,30 m, C. 4,23 m, Tjb 17,900. Couleurs : blanc, gris, jaune, vert, noir) fut autorisé, le 25 juillet 1970 à pêcher avec le filet *candil*, puis le 5 juillet 1975 avec la grande senne tournante. Il fut le premier à être enregistré comme *rapa*. Il a été détruit le 12 avril 1993.

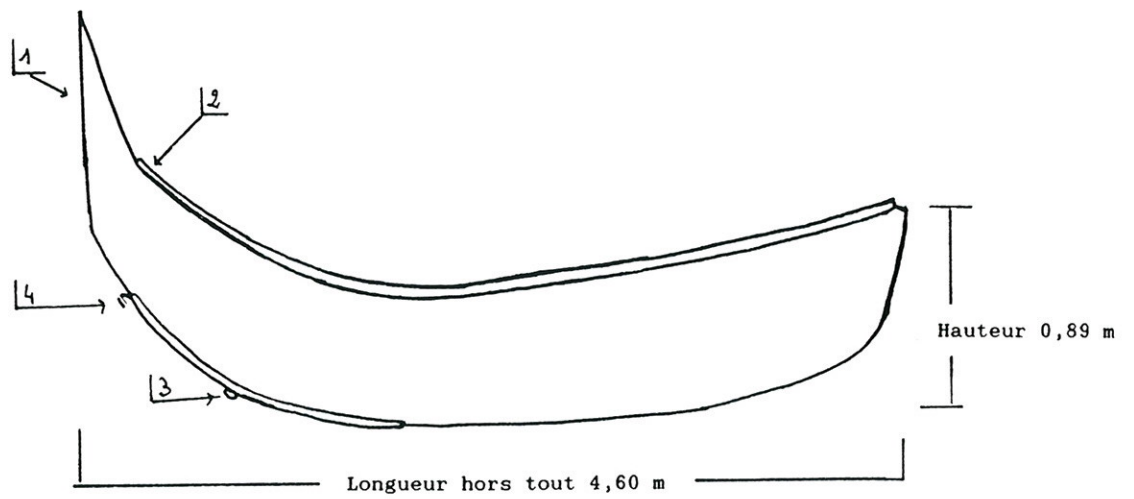
(2) Des coques de caravelles étaient fabriquées pour le commerce maritime des armateurs de Lisbonne au XVI<sup>e</sup> siècle.

des pinèdes du Roi ou des pinèdes de la Confrérie de Notre-Dame de Nazaré). Cette embarcation jauge de un à cinq tonneaux selon la dimension du filet et l'importance de l'équipage. Elle est utilisée pour la pratique des différents arts de pêche comme la senne de plage (*xávega*) et les filets draguants (*mugiganga* et *rede de frachão*). X

Embarcation trapue, creusée comme un sabot et non-pontée, la barque *bico* (Figure 4) possède un fond plat (*fundo chato*). Le fond est constitué d'une table d'armement (*tábua de armar*) allant de l'étrave (*roda de proa*) à l'étambot. A partir de la table sont fixées chacune des quinze poutres transversales (*caverna*) au bout desquelles sont clouées les membrures ou bras angulaires (*braço*) soutenant le bordé qui est lui-même recouvert d'un bordage extérieur (*tábua da boca*) (Figure 5). A la septième membrure, à compter de la poupe, se situe un espace libre pour recueillir et écoper l'eau (*casa de água*). Les deux dernières membrures sont cachées par la partie pontée et arquée située à la proue (*pelé* ou *polé*). Une latte de bois mince et transversale (*ripa da pelé*) couvre le panneau de cale et le renforce. Deux planchettes de bois (*fiel*) y sont également clouées au bord permettant aux rameurs de s'asseoir (*assento dos remadores*). Deux bancs centraux (*banco*) - de 18 cm de large et espacés d'un mètre - s'appuient sur des poutres de bois horizontales (*dormente*) et un autre banc (*poleia*) est situé à la poupe (cette structure s'étend de la proue à la poupe et maintient la forme de la coque par l'intérieur). Sous chacun des bancs, une cloison de bois verticale et transversale (*antepara*) permet l'appui des pieds des rameurs.

L'étrave tranchante - pièce saillante qui forme la proue du navire en une arête vive triangulaire - est sans pièce axiale apparente et par conséquent sans râblure. L'extrémité de la proue pointue comme un bec (*bico*) est verticale et renforcée de zinc. L'angle du bec est incliné à 47° par rapport au fond. Trente centimètres avant la flèche,

Fig. 4 - EMBARCATION DU TYPE "BARCO DE BICO" -



VIRGEM DA NAZARE - N 943 L -	ECHELLE	TJB
	0 45 CM	2,49 T.
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bec (bico)</li> <li>2. Ceintrage (cinta)</li> <li>3. Anneau de métal (cabesteira)</li> <li>4. Crochet externe sur l'étrave (gancho)</li> <li>5. Chevilles (malagueta)</li> <li>6. Partie pontée de la proue (pelé ou polé)</li> <li>7. Barre transversale sur le pelé (ripas da pelé)</li> <li>8. Sièges/planchettes de bois (fiel/assentos dos remadores)</li> <li>9. Bancs centraux (bancos do meio)</li> <li>10. Banc de poupe (poleia ou banco da ré)</li> <li>11. Espace libre pour écoper l'eau (casa de água)</li> <li>12. Cloison verticale de bois (antepara)</li> </ol>		

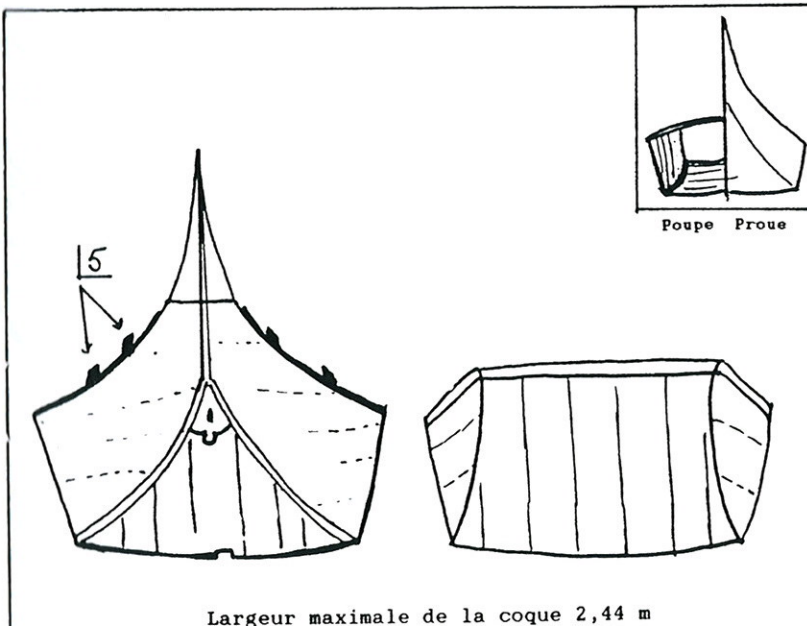
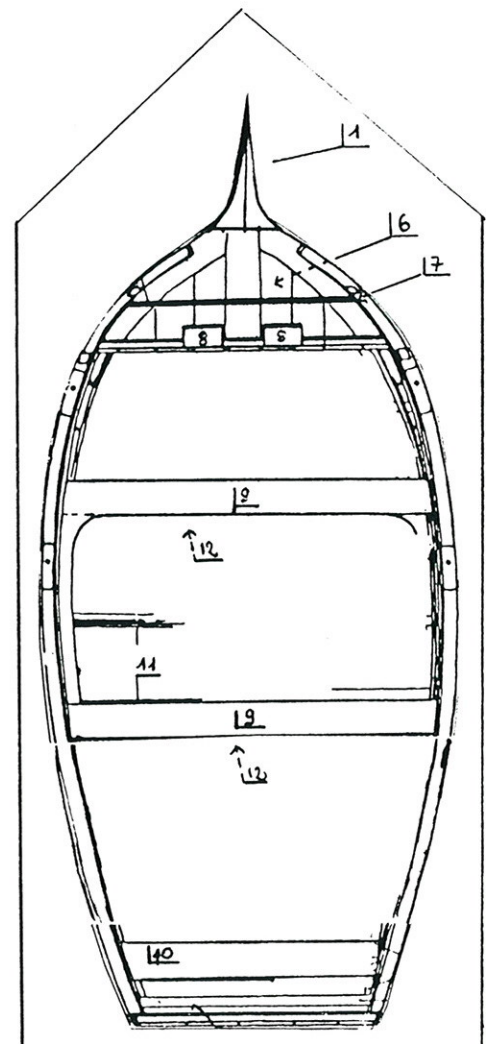
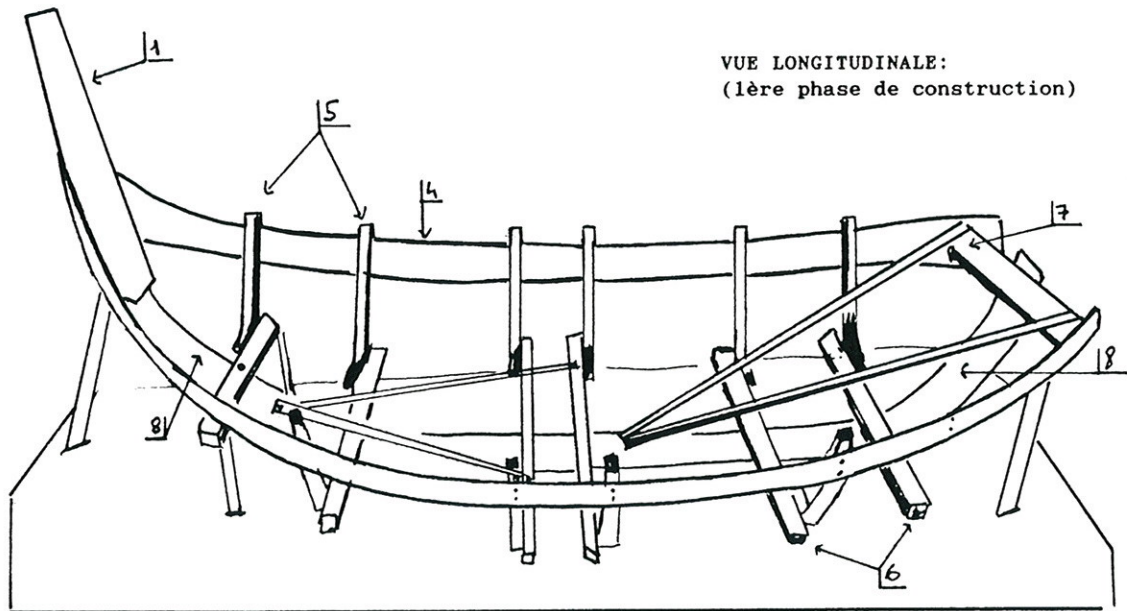
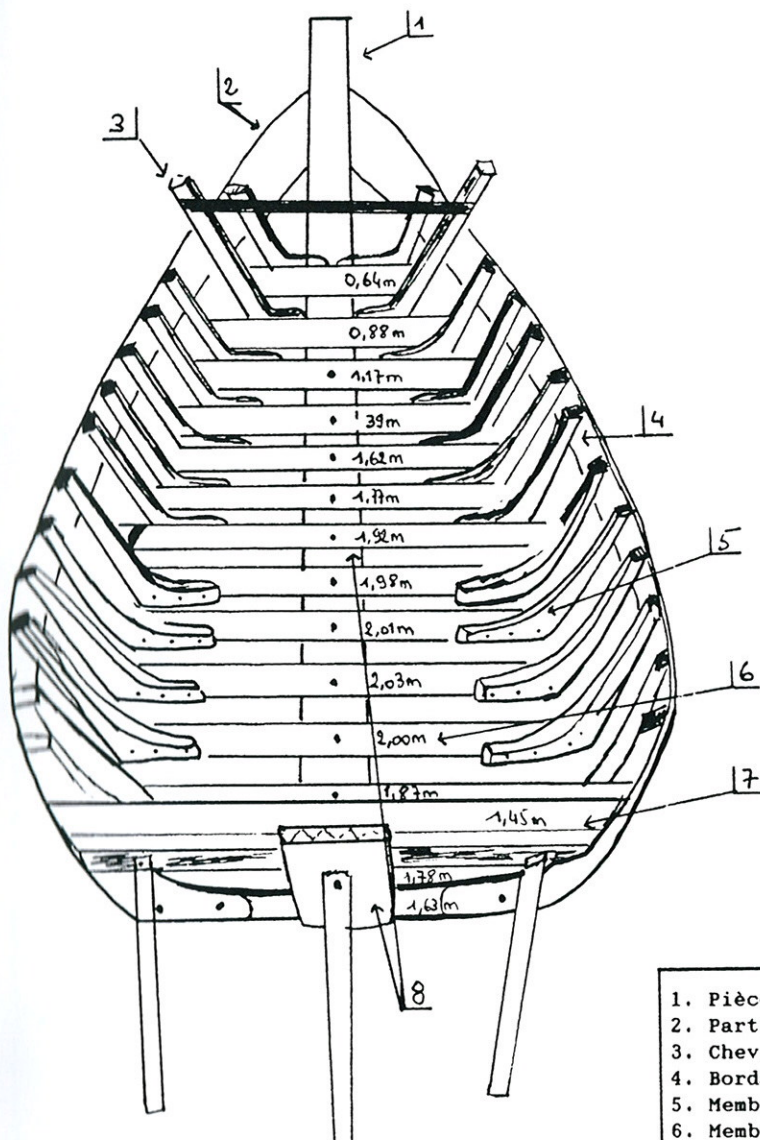


Fig. 5 - SQUELETTE DU BARCO DE BICO -



VUE LONGITUDINALE:  
(1ère phase de construction)



VUE DE LA POUPE:  
(2ème phase de construction)

1. Pièce de bois verticale de proue (cepo de proa)
2. Partie élargie du bordage extérieur (cabeceira)
3. Cheville (malagueta)
4. Bordage extérieur (tábua da boca)
5. Membrure ou bras angulaire (braço)
6. Membrure horizontale (caverna)

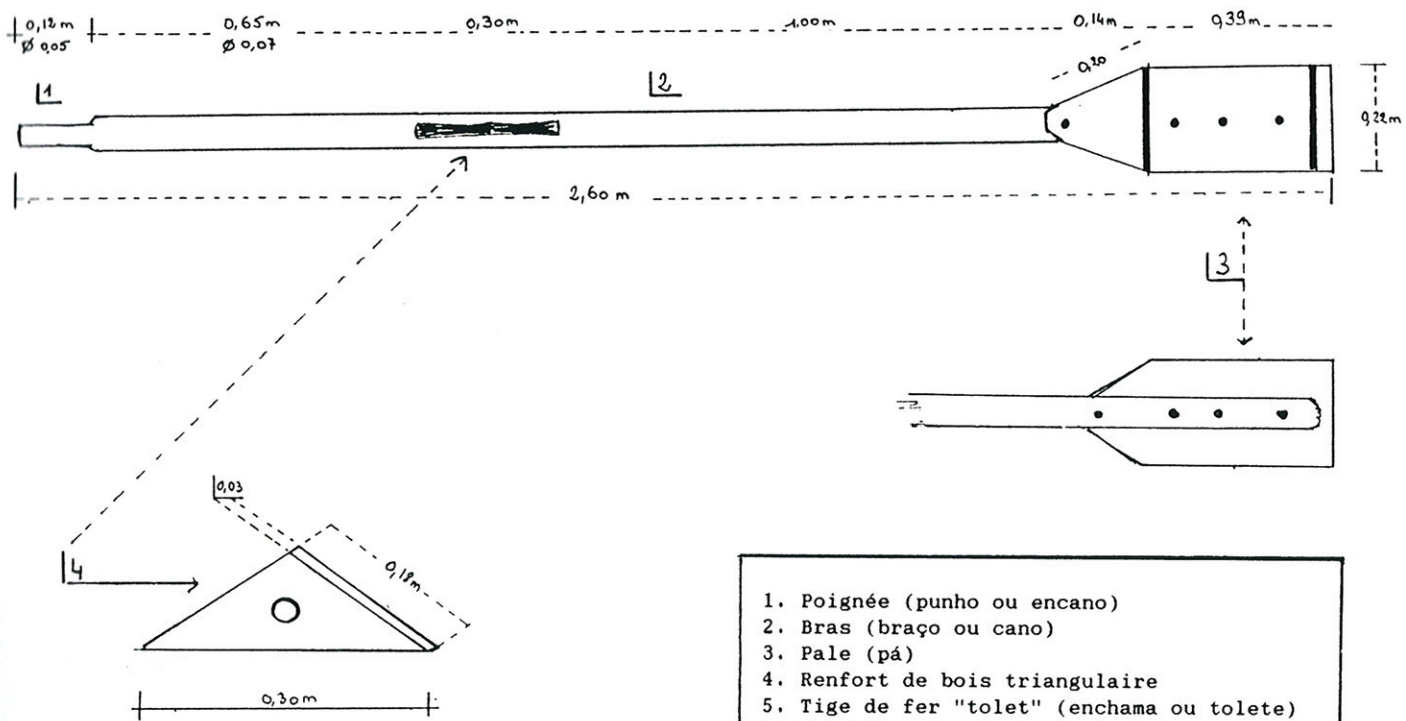
le ceintrage à l'extérieur du bordé (*cinta*) s'arrête brusquement, accentuant la ligne de la proue (Figure 4/n°2).

La poupe droite est un simple relèvement du fond terminé par une pièce de bois transversale (*cepo de ré*) (Figure 4/n°7) qui renforce la stabilité de l'embarcation et sur laquelle repose une autre pièce constituant le bord externe de la poupe (*rebordo da ré*).

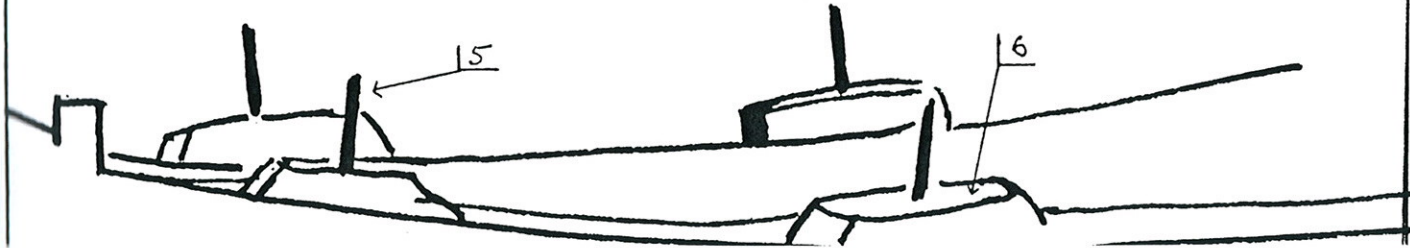
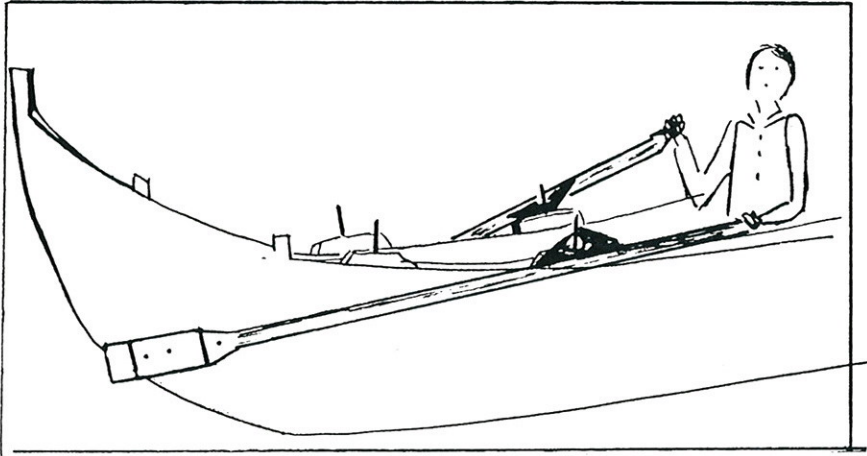
Côté proue, et traversant les plats-bords bâbord et tribord, deux chevilles en bois servent à amarrer les manoeuvres courantes en abord. Elles sont en fait les extrémités saillantes du deuxième et quatrième couple de membrures de proue (Figure 4/n°3). Une cinquième cheville est placée du côté de la poupe à bâbord. Quatre tiges de métal (*enchama*), deux de chaque côté, permettent la fixation des quatre rames. Les tiges sont plantées dans une pièce de bois visée sur le plat-bord (*enchamaceira*) (Figure 6/n°6). Un crochet (*gancho*), fixé sur la partie externe et pointue située à l'étrave et, sur le même axe mais un peu plus bas, un anneau de métal (*cabesteira*), sont utilisés pour tracter l'embarcation au moyen d'un cordage.

La propulsion se fait à l'aide de quatre rames de bois (Figure 6) d'environ 2,60 m de longueur totale et composées de trois parties. Le bras (*braço* ou *cano*) a, d'un côté une extrémité plus mince (*punho* ou *encano*) facilitant sa prise en mains (le rameur empoigne l'embout d'une main et pose l'autre main sur la partie plus large), et de l'autre une pale (*pá*), pièce de bois longue, plate et rectangulaire et dont la partie proche du bras se rétrécit pour former un triangle. D'un côté, trois ou quatre clous de fer transpercent et maintiennent la pale sur l'extrémité du bras, et de l'autre deux ou trois baguettes de bois transversales renforcent l'assemblage.

L'originalité des rames nazaréennes vient de la partie centrale où un renfort de bois (*cágado*) est fixé en opposition au plat de la pale. Ce renfort est de forme triangulaire et non rectangulaire comme il est de coutume au Portugal. Il est percé d'un trou en son centre, ce qui



- 1. Poignée (punho ou encano)
- 2. Bras (braço ou cano)
- 3. Pale (pá)
- 4. Renfort de bois triangulaire
- 5. Tige de fer "tolet" (enchama ou tolete)
- 6. Toletière (enchamaceira)



permet de fixer la rame à l'embarcation en l'emboîtant sur les chevilles de fer plantées dans le plat-bord. Il n'y a que quelques décennies que cette embarcation utilise quatre rames. Dans le passé, il n'y avait qu'une seule paire. Sa capacité minimum et maximum est de 2 et 9 hommes. Aujourd'hui ces embarcations ont disparu. Elles sont devenues des objets de musée.

Les barques - *barco* ou *barca* - sont utilisées pour les madragues à sardines (*barco de armação*), pour le transport des hommes et du poisson entre les grands senneurs et la terre (*barca*) ou encore comme auxiliaires des madragues ou comme porte-feu des senneurs selon leurs dimensions (Figure 7).

La proue et la poupe des *barco* ou *barca* sont presque similaires et sont l'une et l'autre recouverte d'un plancher (*tilha*) où sont fixées deux planchettes destinées à s'asseoir (*poleia da proa* et *poleia da ré*). A l'intérieur de l'embarcation, quatre bancs se répartissent à égale distance les uns des autres. Entre les bancs sont placées verticalement des planchettes permettant aux rameurs d'appuyer leurs pieds (*paus de embirrar os pés*). A bâbord et à tribord, deux pivots de fer, sur lesquels sont fixées les rames, reposent sur une pièce de bois (*chumaceira*) sur laquelle frotte celles-ci. Neuf rames manoeuvrent l'ensemble, quatre de chaque côté et une placée à la poupe, à hauteur du gouvernail. Une moyenne de 14 à 20 hommes sont nécessaires pour la manoeuvrer.

Les embarcations auxiliaires, *barca da testa* ou *testinha* (*barque de tête* ou *petite tête*), *barca das portas*, *barca das gachas* (*barque des portes*, *barque des gachas*)<sup>1</sup> sont souvent de même tonnage que celui de l'embarcation-mère quand il s'agit d'exploiter les grandes madragues mais elles sont plus légères pour les petites madragues. Les auxiliaires utilisées sont alors des *lança*.

(1) *Gacha* désigne l'une des parties de la madrague.

Fig. 7 - EMBARCATION DU TYPE "BARCA" OU "BARCO DE ARMACAO" -

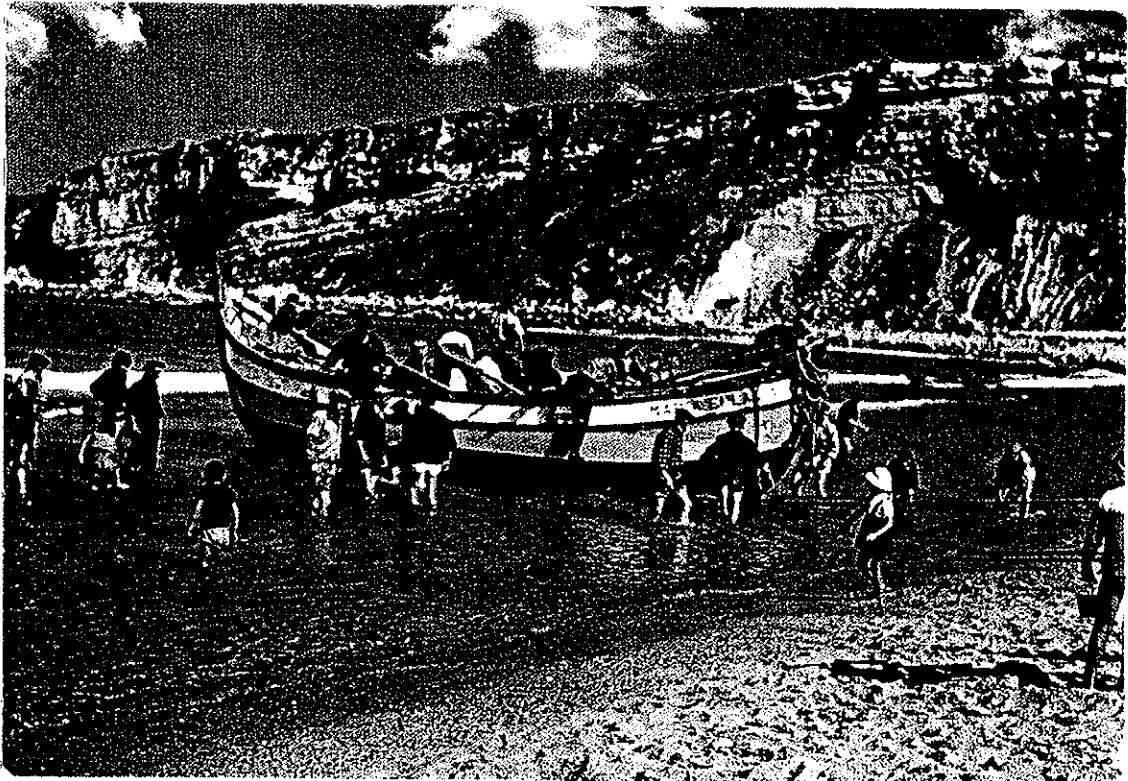
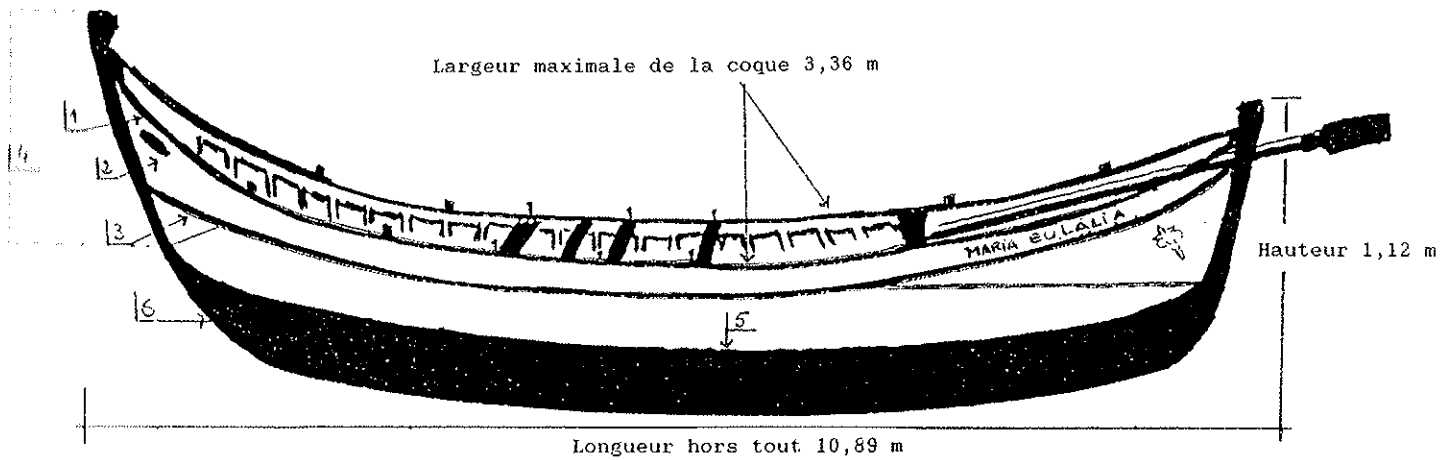


Fig. - La barca "Maria Eulália" et son équipage (1965-1970).



Maria Eulália - N 2188 L -	Echelle	Tjb
	0 68 CM	8,667
1. Coivrage à l'extérieur du bordé (cinta da tábua da boca)		
2. Espace entre les préceintes (alcaixe)		
3. Coivrage (alcaixe)		

La barque *lancha* (Figure 9), embarcation à la forme plus allongée que celle des barques *bico*, est non-pontée et possède un fond plat. Elle est mue par une paire de rames. Elle jauge en moyenne un à deux tonneaux. Un ou deux bancs centraux et un banc à la poupe permettent aux rameurs (ou au barreur) de s'asseoir. La poupe droite, terminée par un renfort a été récemment adaptée pour fixer un moteur extérieur. La propulsion se fait alors au moteur ou à l'aide de deux paires de rames.

La *lancha* était utilisée dans le passé comme auxiliaire porte-feu ou barque-vigie des grands senneurs (*vigia* N-489-G en 1907, *lancha-vigia* N-510-G en 1908 ou encore *vigia de traineira* N-996-L en 1926), pour les senneurs du même nom). Aujourd'hui elle est la barque locale la plus répandue et l'auxiliaire porte-feu des senneurs, petits et grands. Selon sa destination et sa taille, l'équipage se compose d'un à cinq hommes.

Il existe un type d'embarcation spécifiquement adapté à la pêche fluviale qui s'exerce dans l'estuaire du fleuve Alcoa. Les pêcheurs naviguent entre les pièges à bord d'une barque de petite taille, pontée et arquée, ressemblant par certains côtés à la barque *bico* mais avec une proue semblable à celle de la barque *candil*, sur laquelle repose une planchette de bois servant de siège. La propulsion se fait à l'aide d'une perche de bois, simple branchage élagué de ses feuilles, terminé par un ergot (*esgalho*).

FIG. 8 - LA BARCA MARIA EULALIA REMORQUEE PAR UN TRACTEUR (au centre)  
DEUX BOTE ECHOUES (1er plan)(Photographie de Carlos Guincho Hiplólito)

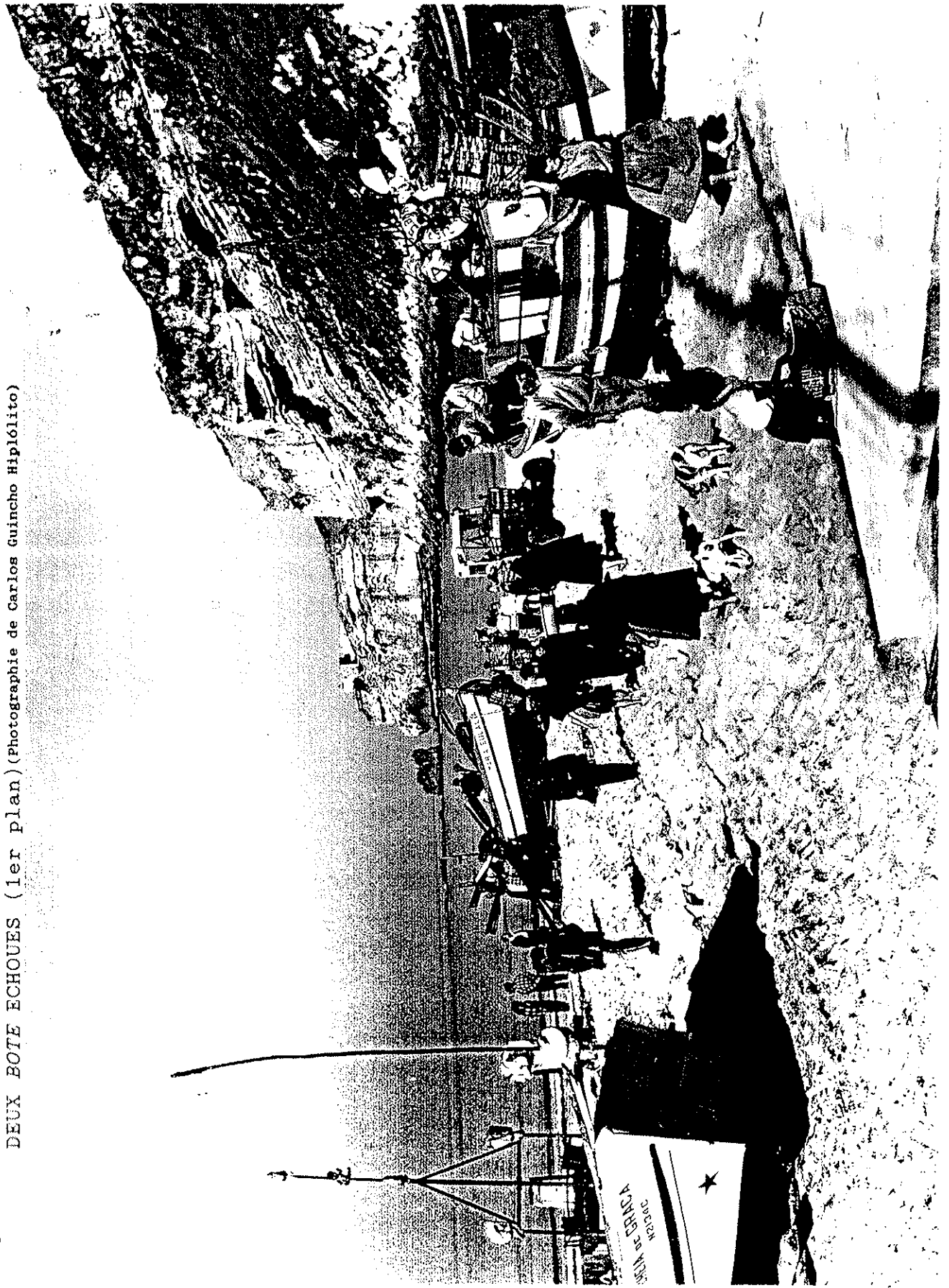
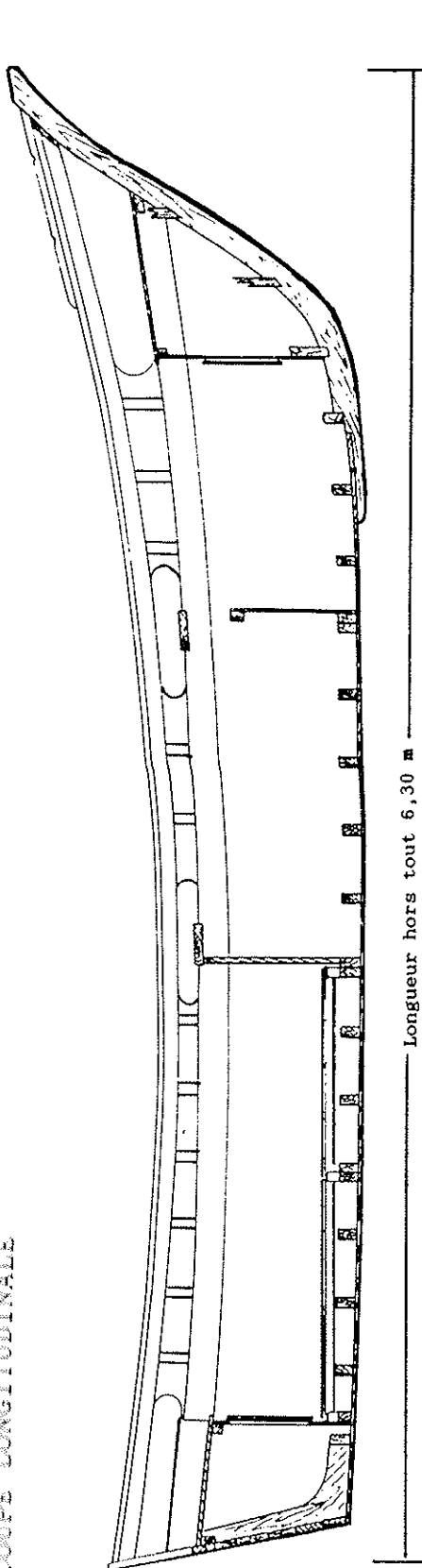
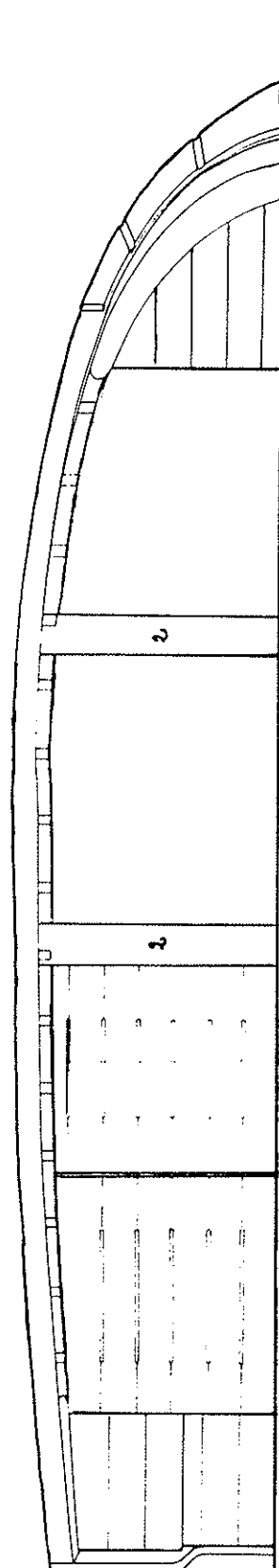


Fig. 9 - EMBARCATION DU TYPE "LANCHA" AVEC MOTEUR AUXILIAIRE AMOVIBLE  
(d'après le plan de construction de A.M. da Silva)

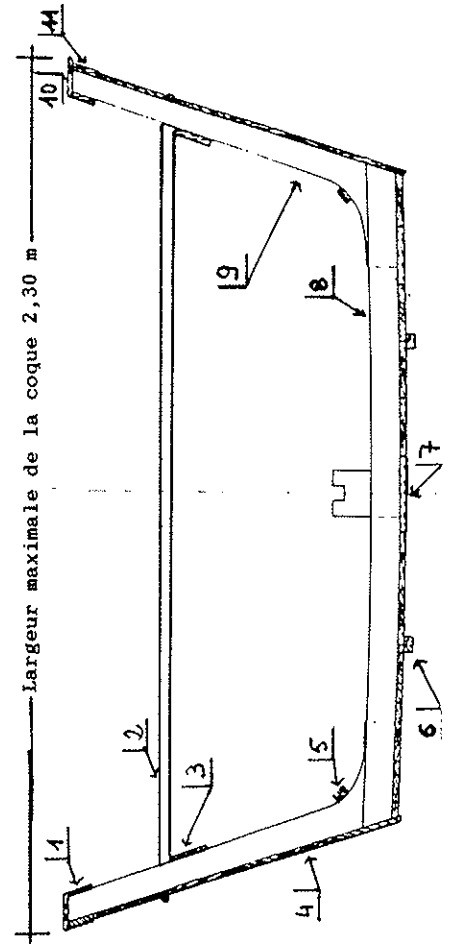
COUPE LONGITUDINALE



VUE HORIZONTALE



COUPE TRANSVERSALE



Monte Nilo - N 2454 L -	Echelle	Tjb
	0 30	3,172
	CM	

1. Lisse de pavois (partie interne) 100x15 (sarrète)
2. Banc 80x38 (banco)
3. Bauguère 120x18 (dormente)
4. Bois recouvrant les côtés de la coque 18x18 (ferro)
5. Carlingue de bouchain 40x30 (escoa)
6. Quille de roulis 40x30 (robaiete)
7. Table d'armement (tabua de armar)
8. Pièce formant le squelette de la coque 80x38 (caverna)
9. Membrane 80x38 (braco)
10. Lisse de pavois 100x15 (talabardéo)
11. Ceinture 100x15 (cinta)

## 2- Les senneurs

Au début du XX<sup>e</sup> siècle apparaissent les premiers senneurs à Nazaré : les *galeão*.

Le senneur *galeão* (Figure 10)<sup>1</sup> est une grande et large embarcation à la proue ogivale et à la poupe arrondie et qui possède une quille et un gouvernail extérieur (*leme*). Ponté, il a trois écoutilles (*escotilhas*) donnant accès aux compartiments inférieurs utilisés comme cale à poisson. A l'avant et au centre de l'embarcation sont répartis, à 80 cm de distances les uns des autres, six bancs rectangulaires (1. 23 cm) occupant toute la largeur du pont (Figure 11/n°9). Un petit banc triangulaire (*polea*) épouse l'angle de la proue. Entre le premier et le deuxième banc (en partant de la proue), il y a un appareil d'amarrage des ancres (*cabaça de armarção*) et un treuil manuel (*guincho*) servant à halier les câbles entre le quatrième et le cinquième. A l'arrière des bancs, un espace découvert (*poço*), délimité par les superstructures (pavois et pont), est destiné à entreposer le filet.

A l'étrave et à la poupe à tribord, est fixée une cheville de bois pour l'amarrage des câbles. Deux chevilles fixes à oeillet (*olhal*), une au milieu du pont et l'autre à tribord, permettent d'amarrer les appareils de levage. Une moque garnie de fer (*sapata*), sorte de bloc de bois percé intérieurement d'un trou et muni sur son pourtour d'une cannelure, est fixée à la pointe de l'étrave et à la poupe pour recevoir un cordage. Une potence "portugaise" à deux poulies dentelées (*patesca*) (figure 12), fixée sur le plat-bord à bâbord sert également au relevage des câbles. C'est une croix métallique composée de trois parties : une barre fixée verticalement dans le plat-bord avec une extrémité

(1) Premier *galeão* nazaréen enregistré N-338-G et destiné au service du filet *Lealdady 2* appartenant à A.J.L. Rapozo, cette embarcation sera baptisée plus tard *Machaqueny*. A cette embarcation principale sont attachées deux auxiliaires, les *batel Vigilante* N-339-G (8,90 m, 2,54 m, 0,50 m, Tjb 4,020) et *Vigilante 2* N-340-G (4,16 m, 1,44 m, 0,42 m, Tjb 0,690). Les annexes étaient appelées également *barca* ou *gacheta*.

Fig. 10 - SENNEUR DU TYPE "GALEAO" -

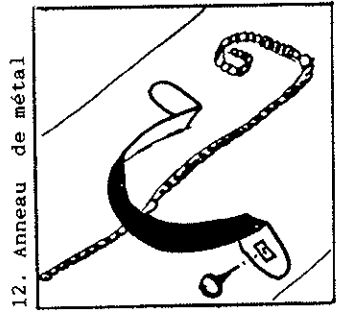
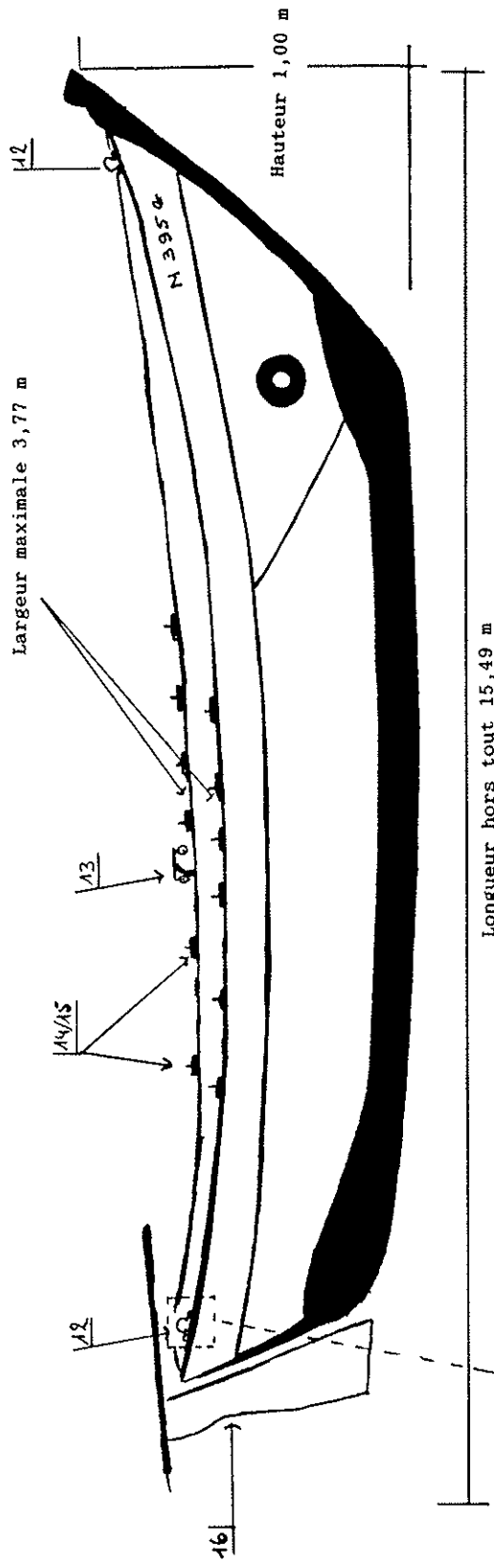
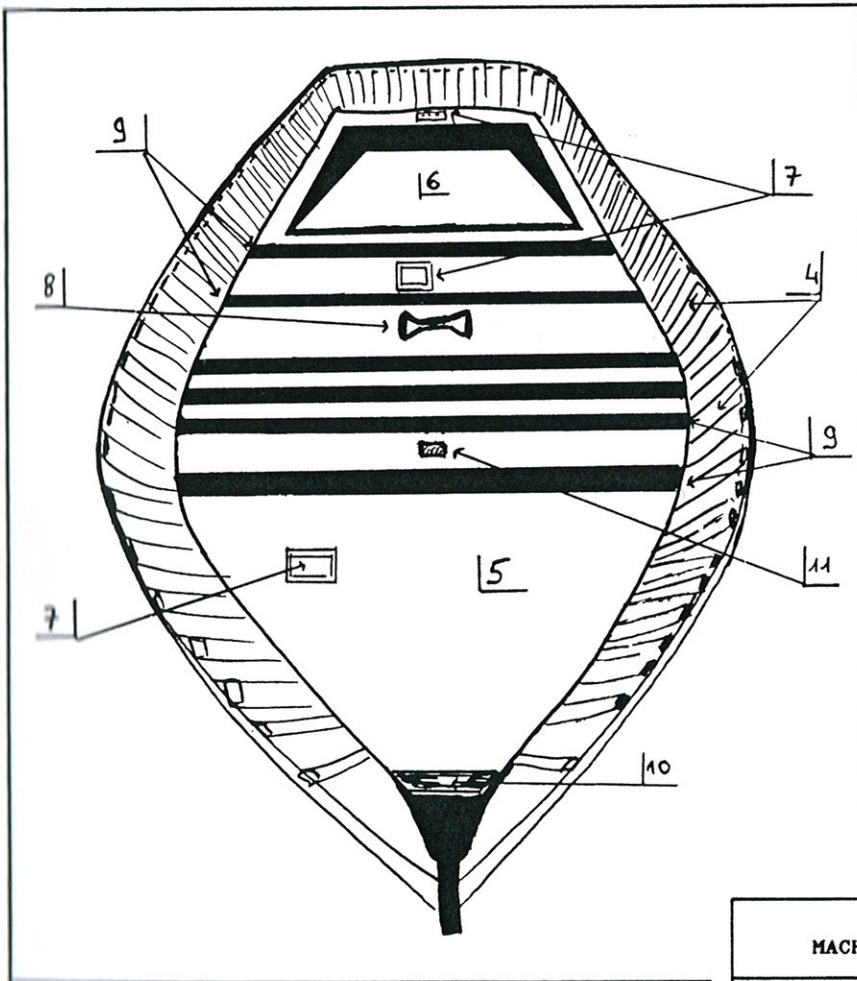
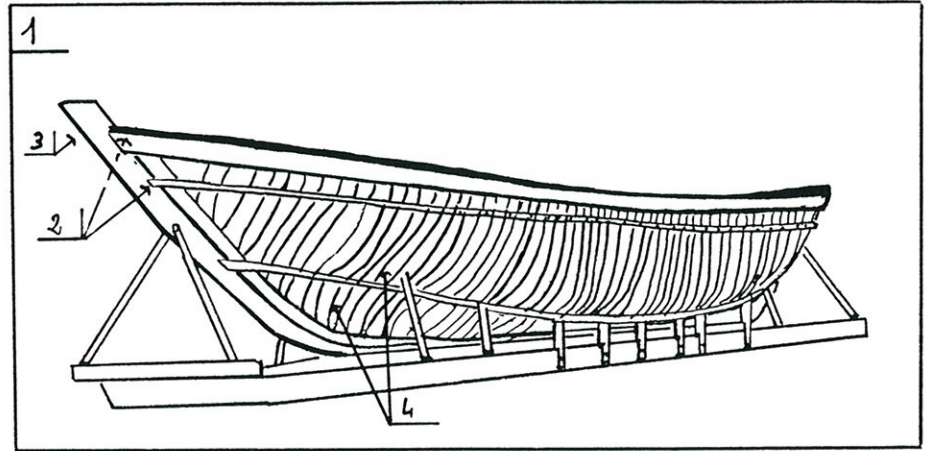


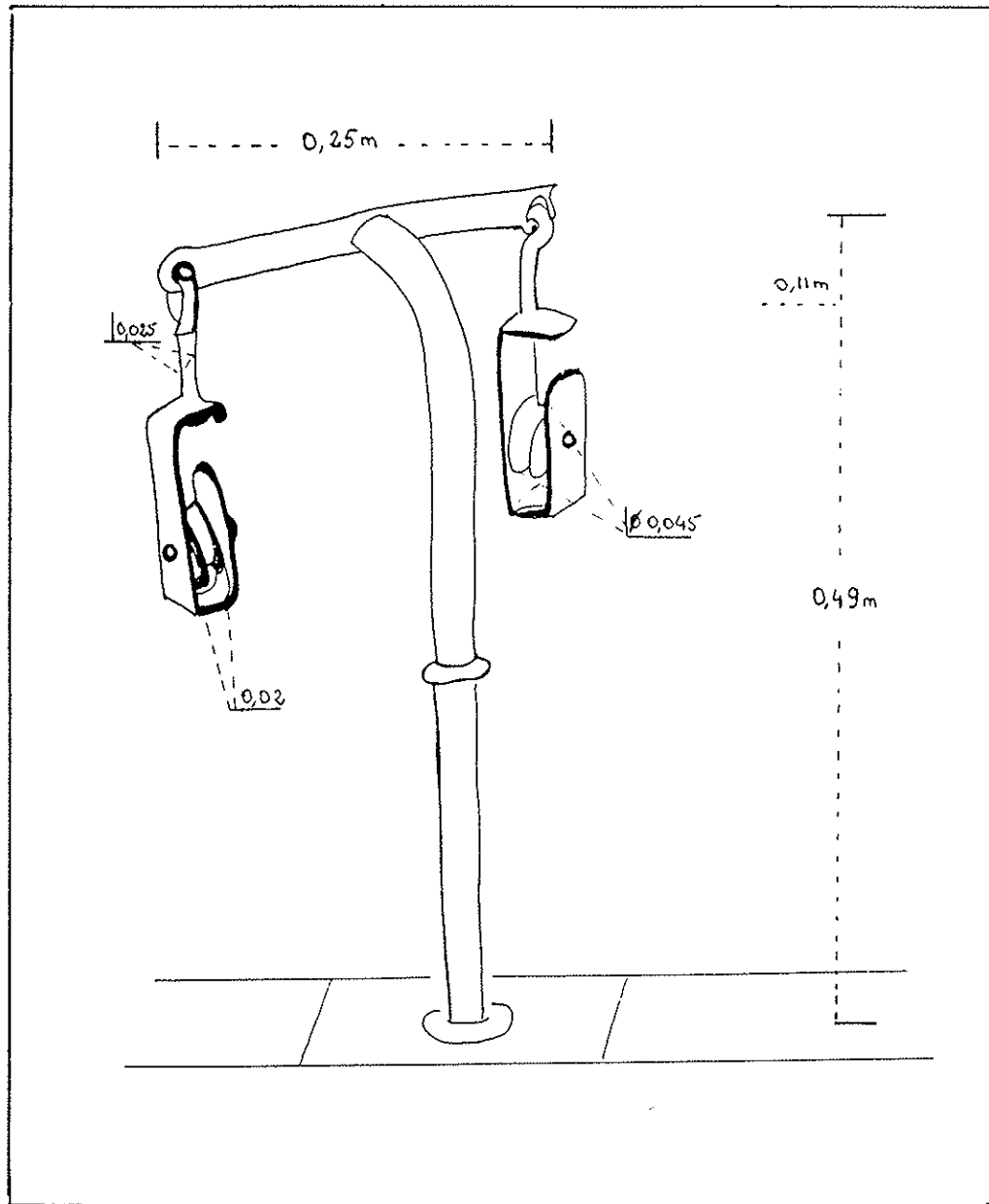
Fig. 11 - SQUELETTE ET SUPERSTRUCTURES DU GALEAO -



MACHAQUENE-RAPOZO - N 338 G -	TJB 16,600 T.
-------------------------------	------------------

1. Squelette de la barque
2. Ceintrages (cintas)
3. Etrave (roda da proa)
4. Membrure (braço)
5. Pont (convés)
6. Puits (poço)
7. Escotilles (escotilha)
8. Treuil manuel (guincho/alador)
9. Bancs centraux (banco)
10. Banc de poupe (polea)

Fig. 12 - POTENCE PORTUGAISE "PATESCA"



courbée, au bout de laquelle est fixée une barre transversale. A chaque extrémité de cette barre pend une poulie dentelée insérée dans un maillon de métal. Les cordes coulissantes du filet sont passées dans les poulies pour faciliter son halage.

Une lumière rouge à bâbord, une lumière verte à tribord et trois fanaux (*farol*) en haut d'une antenne de bois signalent l'embarcation.

Le système de propulsion comporte une douzaine de rames de bois (six de chaque côté) de 6 mètres de longueur totale, semblables à celles utilisées pour les petites embarcations mais aux dimensions supérieures (poignée : L. 12 cm, diam. 5 cm, pale : L. 1 m, l. 22 cm, bras : L. 50 cm). La pale est renforcée par deux baguettes de bois transversales (*tarma*). Elle est fixée sur le bras par trois clous. Les rames sont fixées sur des chevilles de bois amovibles. Pour effectuer la calée en cercle, seules sept rames étaient utilisées, six à bâbord et une à tribord portant le nom spécifique de *remo de castelo* (*rame de la dunette*)<sup>1</sup>.

De construction presque identique à celle de la barque *bico* (ses caractéristiques techniques sont semblables), le petit senneur *barco do candil* (Figure 13) se distingue principalement par une étrave plus courte et moins pointue qui peut être une expression manifeste d'acculturation.

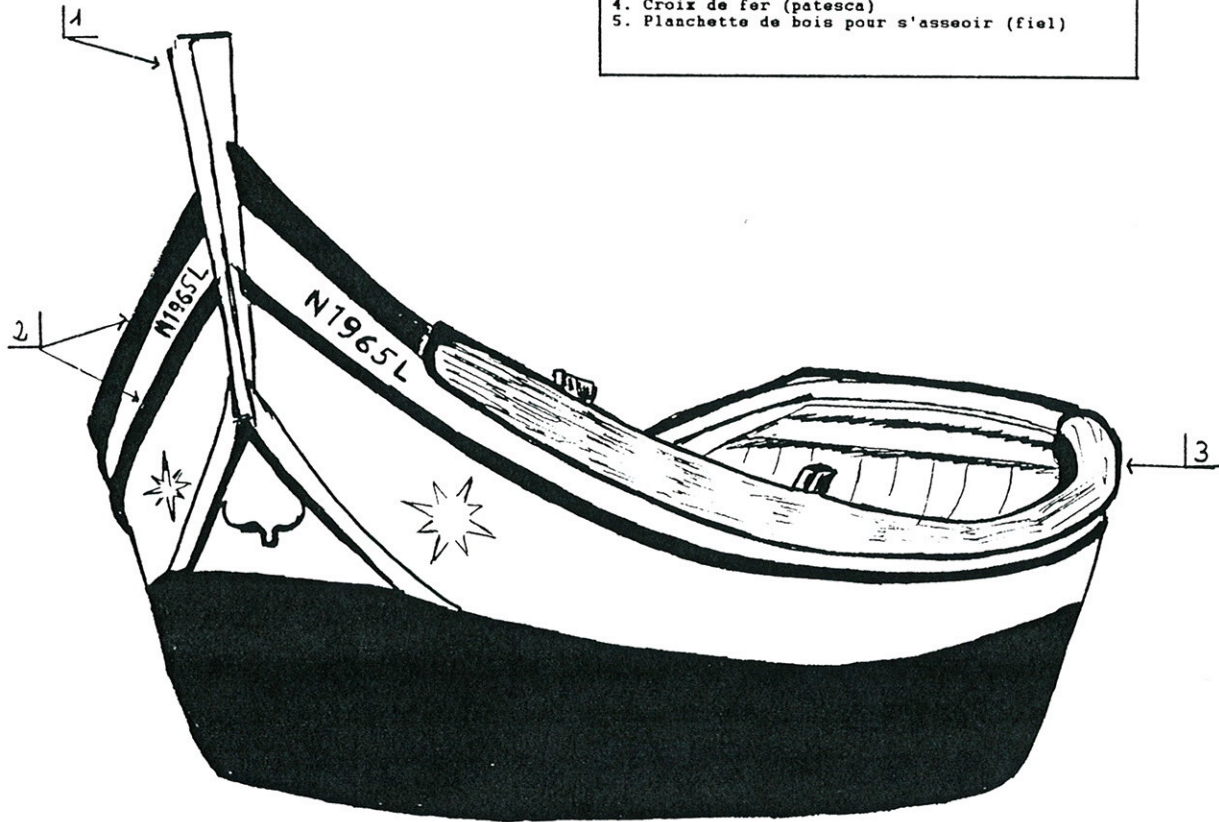
Deux frises saillantes, tenant lieu de contrefort, l'environnent de la poupe à la proue alors que l'unique frise de la barque *bico*, située sur le bordé, s'arrête en deçà de celle-ci. Sur les plus petites unités, une seule planchette, servant de siège, est posée sur la partie pontée de la proue. Deux bancs centraux et un à la poupe permettent aux rameurs de s'asseoir. Sur le plat-bord, une potence

(1) *Castelo de poupa* désigne une superstructure située sur le pont arrière d'un navire (ou gaillard d'arrière) où est placée cette septième rame.

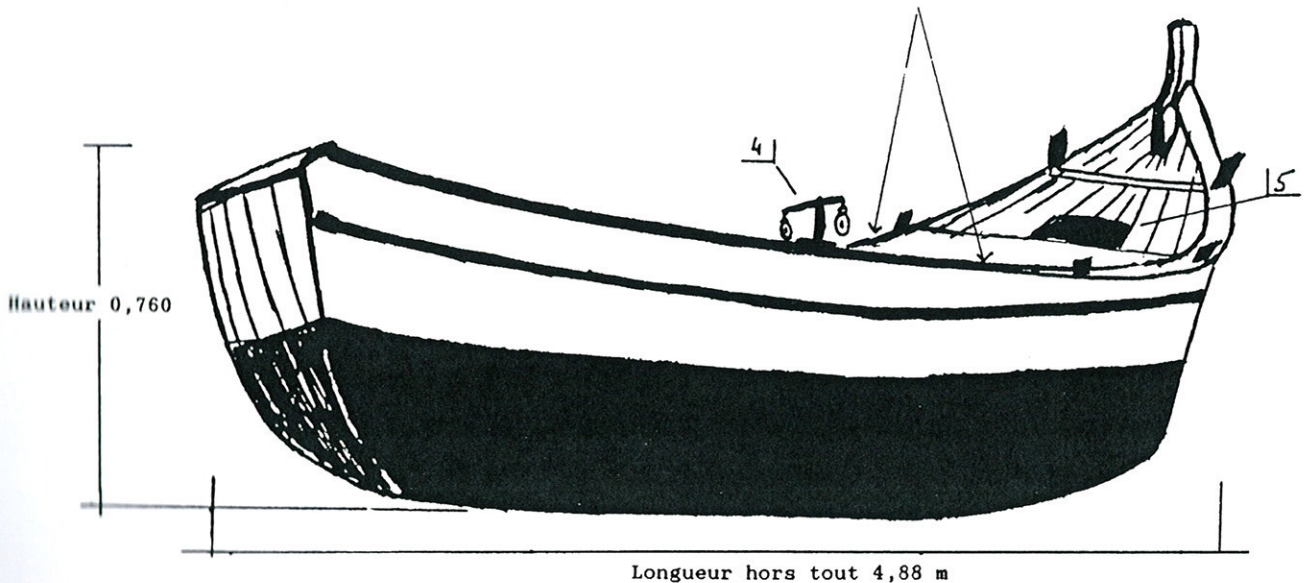
Fig. 13 - EMBARCATION DU TYPE "BARCO DO CANDIL"

Vagos - N 1965 L -	Echelle	Tjb
	0 36 CM	1,800

1. Etrave coupée (roda da proa)
2. Ceintrages (cinta)
3. Protection de caoutchouc
4. Croix de fer (patesca)
5. Planchette de bois pour s'asseoir (fiel)



Largeur maximale de la coque 2,30 m



portugaise est fixée à bâbord. Afin de ne pas déchirer le filet au moment du relevage, le plat-bord bâbord de tous les senneurs est recouvert d'une gaine de caoutchouc très rigide gommant les angles des pièces de bois.

La jauge des barques *candil* varie entre 1,500 et 3,500 tonneaux et il est possible d'y naviguer avec des équipages réduits allant de deux à cinq hommes.

Cette unité utilise une barque *lancha* comme auxiliaire porte-feu. Celle-ci possédait, dans le passé, une croix de fer (*cruzeta*) à la poupe sur laquelle était accroché un flambeau (*fogacho*) (Figure 14). Il s'agissait d'un récipient, tel un seau de fer avec une anse, un couvercle et deux bras creux obliquant vers le haut. Chacune des extrémités des bras se terminait par un disque de fer. Le récipient était rempli d'un liquide inflammable et les bras étaient bourrés d'étoupe. A la mise à feu de l'étoupe, une flamme jaillissait, alimentée par le combustible. Le disque de fer protégeait alors le seau d'un retour de flamme attisé par un éventuel coup de vent violent. Ce flambeau à pétrole a d'abord été remplacé par une lampe à brûler alimentée au gaz que les Nazaréens désignent par la marque du produit "Petromax", rapidement interdite parce que l'engin éblouissait trop. Aujourd'hui, ces mêmes embarcations sont équipées de larges lampes alimentées par un générateur (Figure 15) que les pêcheurs nazaréens ont adapté au gaz alors que toutes les autres communautés portugaises possèdent une machine dynamo-électrique transformant l'énergie mécanique en énergie électrique.

Le senneur *traineira* utilise le même type d'engin de capture que le senneur *candil*, mais avec des dimensions supérieures et sur des fonds situés hors de l'anse. Les Nazaréens ont vu passer dans leur port deux générations de senneurs *traineira*.

La première génération de *traineira* arrive dans les années 1935. Il s'agit d'une embarcation de pêche côtière avec un pont supérieur fait d'un seul tenant, s'étendant sur

Fig. 14 - FLAMBEAU "FOGACHO" A PETROLE

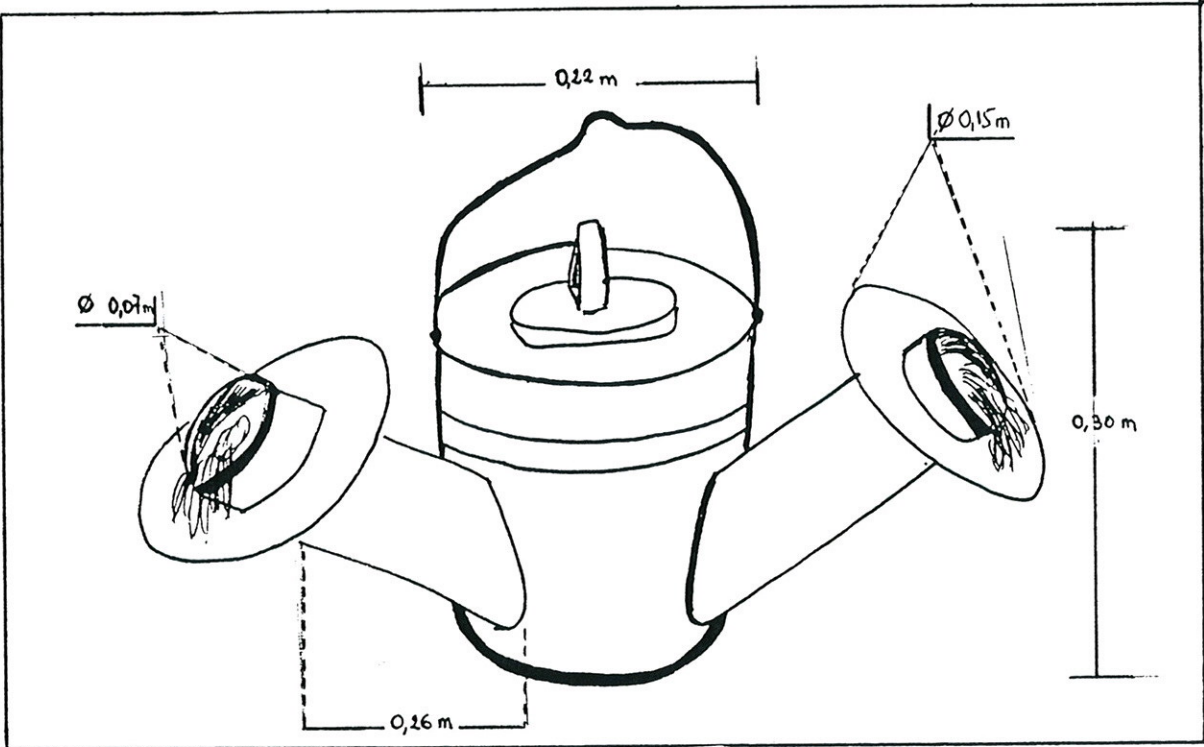
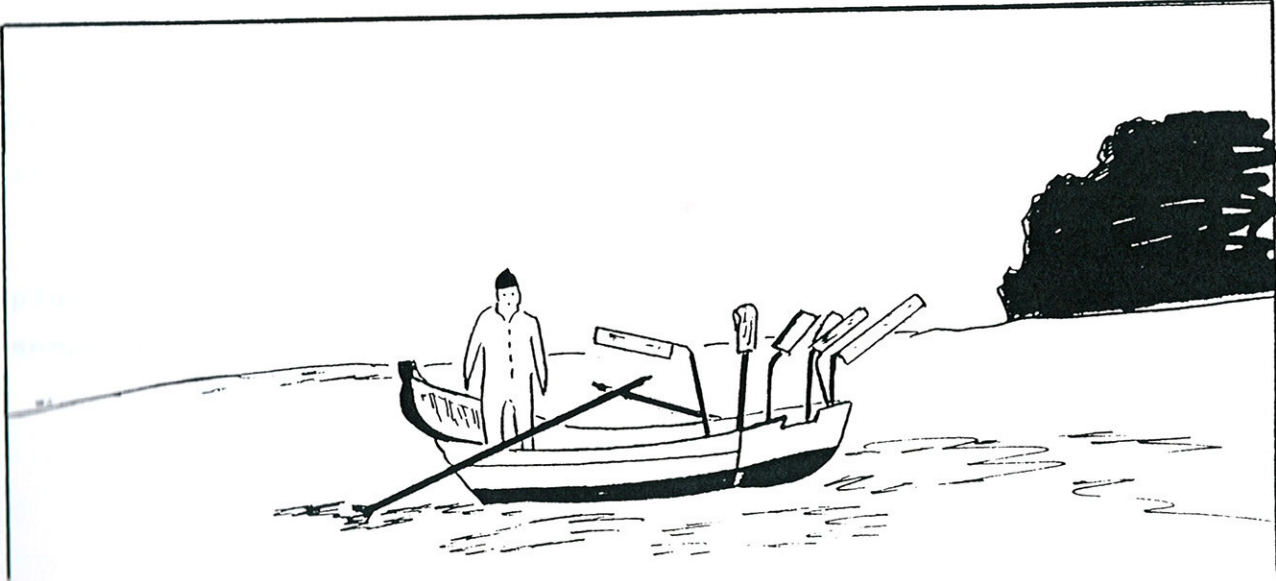


Fig. 15 - LANCHA ARMEE DE LAMPES SUR GENERATEUR A GAZ.



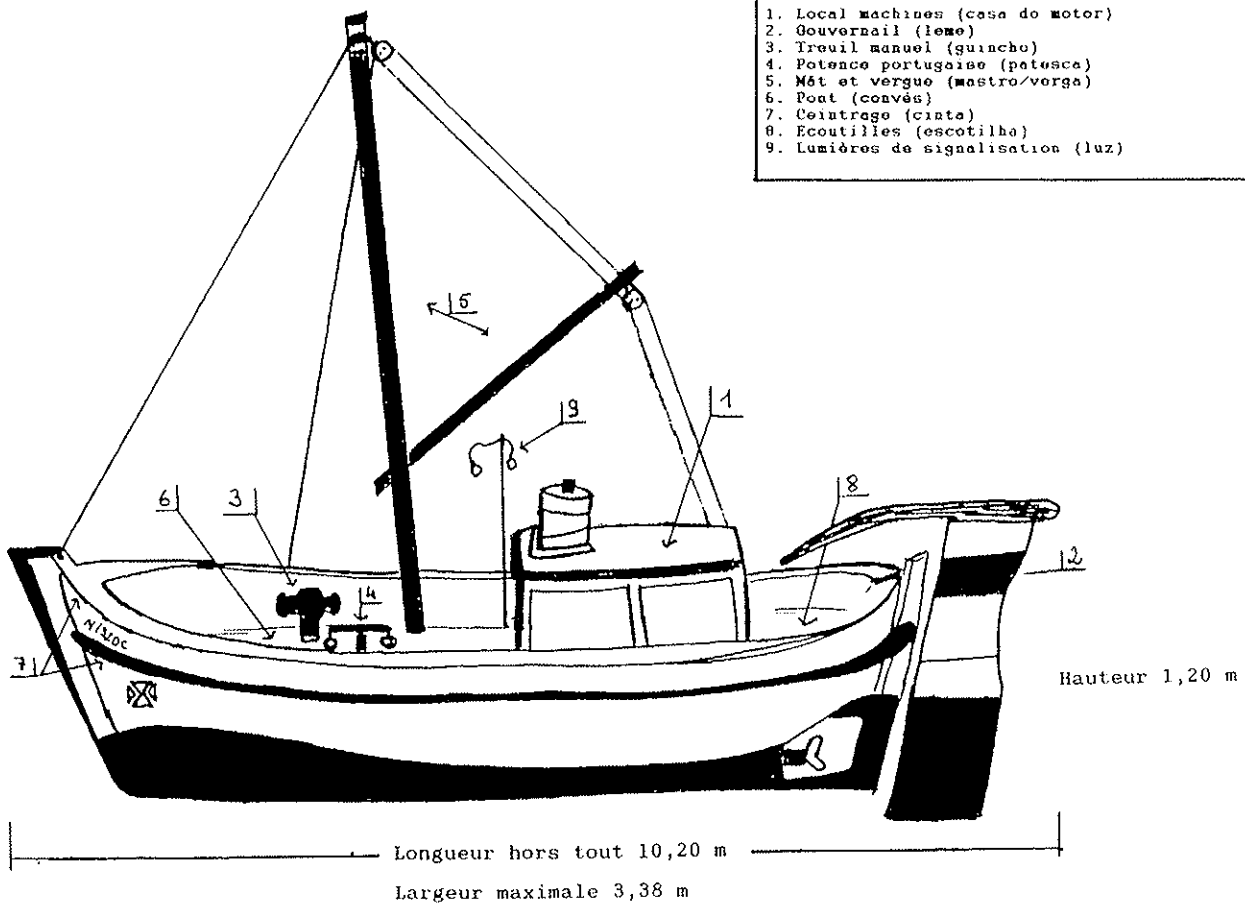
la longueur du navire (*convés corrido*) (Figure 16). Les bordés (*borda falsa*), qui protègent des paquets de mer et retiennent les objets et les hommes, se terminent par une lisse de pavois (*alcatrate/talabardão*). Sur les flancs, un ceintrage saillant entoure l'embarcation. Un gouvernail extérieur - principal critère de distinction de cette catégorie de senneurs - formé d'une plaque profilée (safran) pivotant autour d'un axe vertical, est fixé à la poupe (Figure 16/n°2). La partie émergée, dépassant la hauteur des plat-bords, se termine par une pièce fixée à la tête du gouvernail (*cana do leme*) au moyen de laquelle on fait pivoter le safran. Une hélice se situe sous la poupe, très en retrait, pour éviter que le filet s'y déchire au moment de la calée ou gêne la manoeuvre de mise à l'eau de la barque-auxiliaire. Un moteur à vapeur - seconde caractéristique de cette embarcation - est situé dans un local (*casa do motor*) où se tient le responsable du moteur. La puissance des moteurs de ce type d'embarcation varie entre 18/24 CV et 30/35 CV.

Sur le pont, un mât dépourvu de voile renforce l'équilibre de l'embarcation et deux écoutilles donnent accès à deux compartiments internes. A la proue se situent le poste d'équipage (*rancho* ou *leito de proa*) et la cale à poisson (*porão*). Elle est également équipée d'une croix de fer et d'un treuil pour le halage des cordes et de lampes de signalisation. La barque-auxiliaire est semblable à celle précédemment décrite. Des pêcheurs utilisent, lorsque la mer est calme, une barque *lança* ou un senneur *candil* à cet effet mais lorsque la mer est mauvaise il leur faut avoir recours à une embarcation plus lourde comme la *barca*, celle-là même utilisée pour la pêche à la madrague ou le transport des hommes et du poisson entre les senneurs *galeão* et *traineira* et la terre.

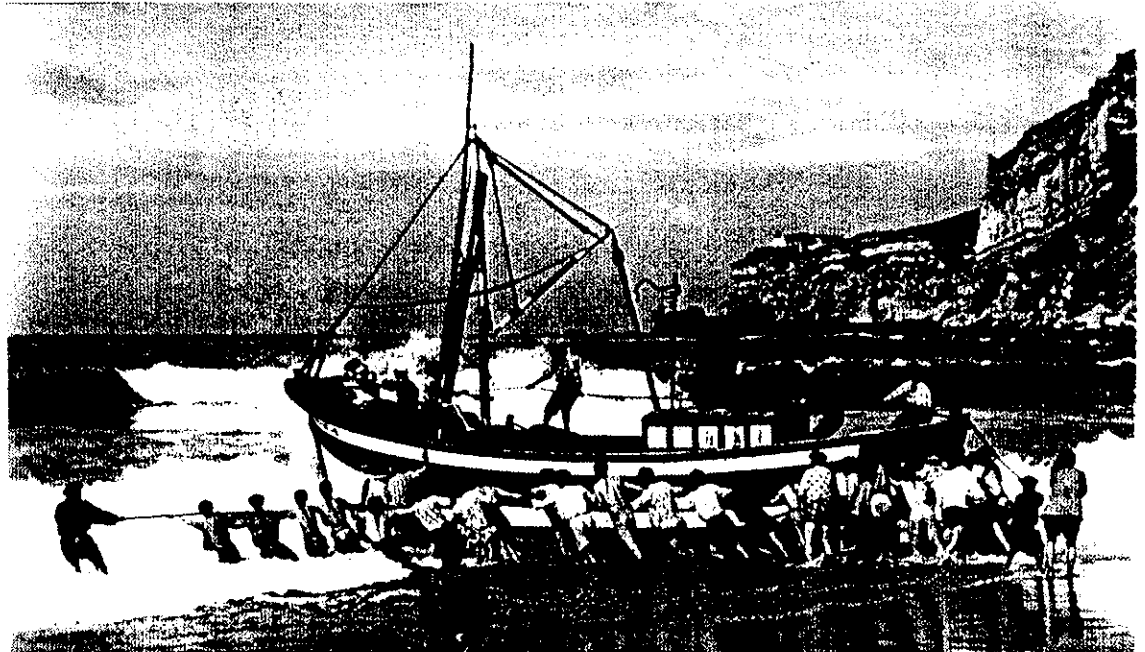
Vers 1955, apparaît un modèle de senneur *traineira* plus moderne et plus puissant qui remplace les premiers senneurs côtiers. Celui qui est présenté ici jauge plus de

Fig. 16 - SENNEUR TRINEIRA (Première génération - année 1944) -

São Gabriel - N 1577 C -	Echelle	Tjb
	0 72 CM	12,360
		Moteur
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Local machines (casa do motor)</li> <li>2. Gouvernail (leme)</li> <li>3. Treuil manuel (guincho)</li> <li>4. Potence portugaise (potesca)</li> <li>5. Mât et vergue (mastro/verga)</li> <li>6. Pont (convés)</li> <li>7. Ceinture (cinta)</li> <li>8. Ecoutilles (escotilha)</li> <li>9. Lumières de signalisation (luz)</li> </ol>		18/24 CV



- SENNEUR TRINEIRA (année 1950)  
MISE A L'EAU AU MOYEN D'UNE COULISSE - (Photo : auteur inconnu)



45 tonneaux et les moteurs à combustion interne ont une puissance de 137 CV. D'autres atteignent les 300 CV (Figure 17).

La poupe s'allonge et le gouvernail extérieur disparaît. Celui-ci rétrécit pour passer sous la coque près de l'hélice protégée. La coque est renforcée de barres de fer (*varão*).

D'une timonerie, placée au centre du pont, part le commandement lié aux machines situées à l'intérieur de l'embarcation. Deux mâts, un grand à l'avant, un petit à l'arrière, sont utilisés comme mâts de charge. Des câbles servent à assujettir le mât supérieur par le travers (*pês de balanço*), vers l'arrière (*estai da ré*) et vers l'avant (*estai d'avante*) (Figure 26/n°1-2-3). Les senneurs, tout d'abord équipés de sondes électriques en noir et blanc, possèdent de plus en plus d'appareils permettant de localiser les bancs. Une antenne radio est fixée sur le toit de la timonerie.

Sous le pont, des cloisons séparent un poste d'équipage, une cale à poisson, deux soutes (à chacune des extrémités du navire) et la salle des machines.

Après la disparition des senneurs *traineira*, vers 1975, la *rapa* ou *cercador* (*senneur*) apparaît dans le port de Nazaré (Figure 18)<sup>1</sup>. Plus petit que le senneur *traineira*, une vingtaine de tonneaux en moyenne, avec une poupe coupée, il a pour principale caractéristique d'avoir la timonerie à l'avant alors que, jusque là, celle-ci se trouvait au milieu du pont, voire légèrement vers la poupe, ce qui a pour conséquence de déplacer les activités vers l'arrière où se trouve, à présent, le treuil manuel ou mécanique. Sur l'embarcation *Iniciação* construite en 1982, apparaît un

(1) *Rapa* viendrait, selon les Nazaréens, du verbe *rapar* signifiant "râper, ratisser", non que le filet employé ait une action de ratissage comparable à celle d'un chalut mais parce que l'efficacité reconnue de ce type d'embarcation à "ramasser" tout un banc de poissons serait à l'origine de cette comparaison.

(d'après le plan de construction de J. do Carmo Oliveira)

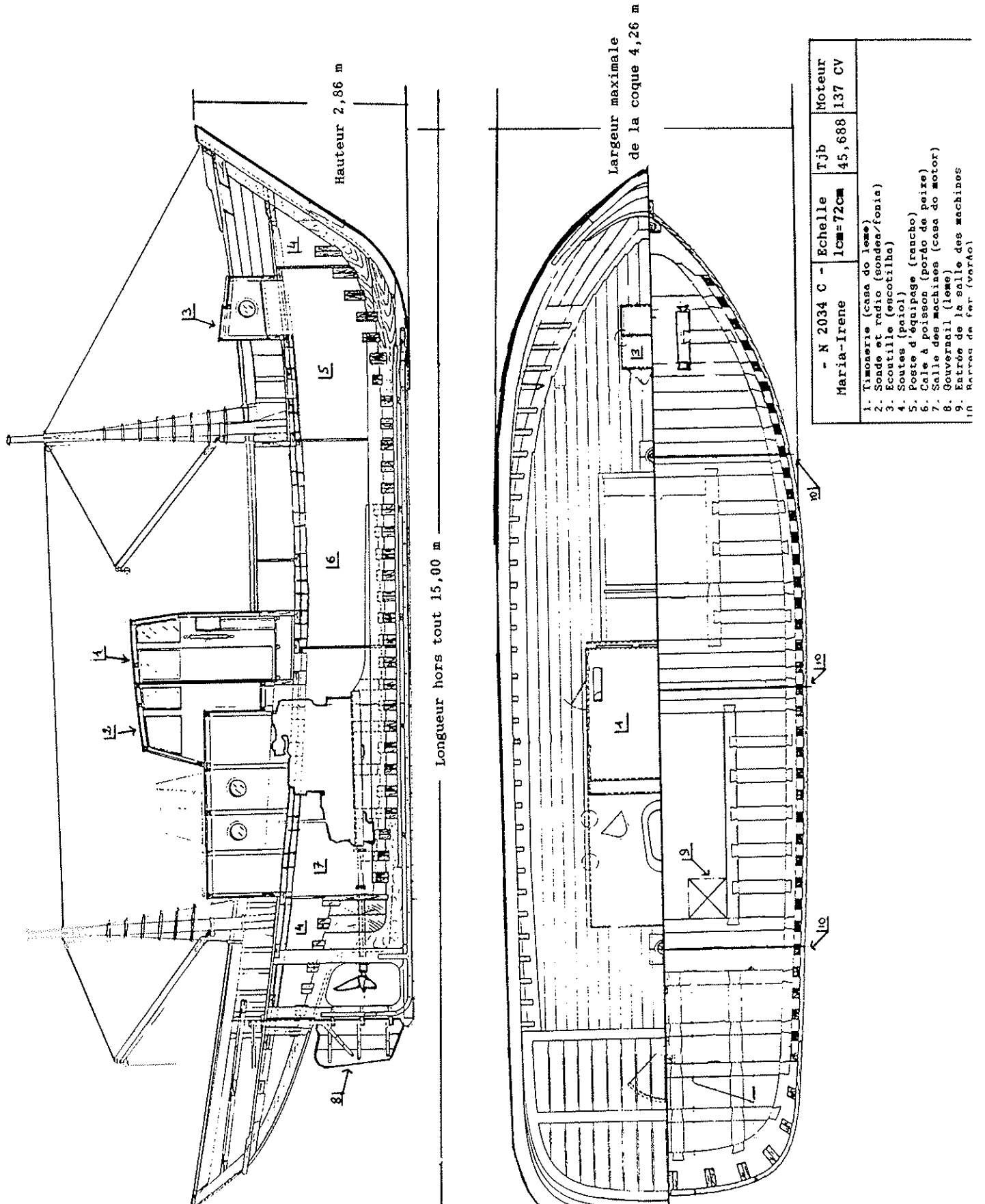


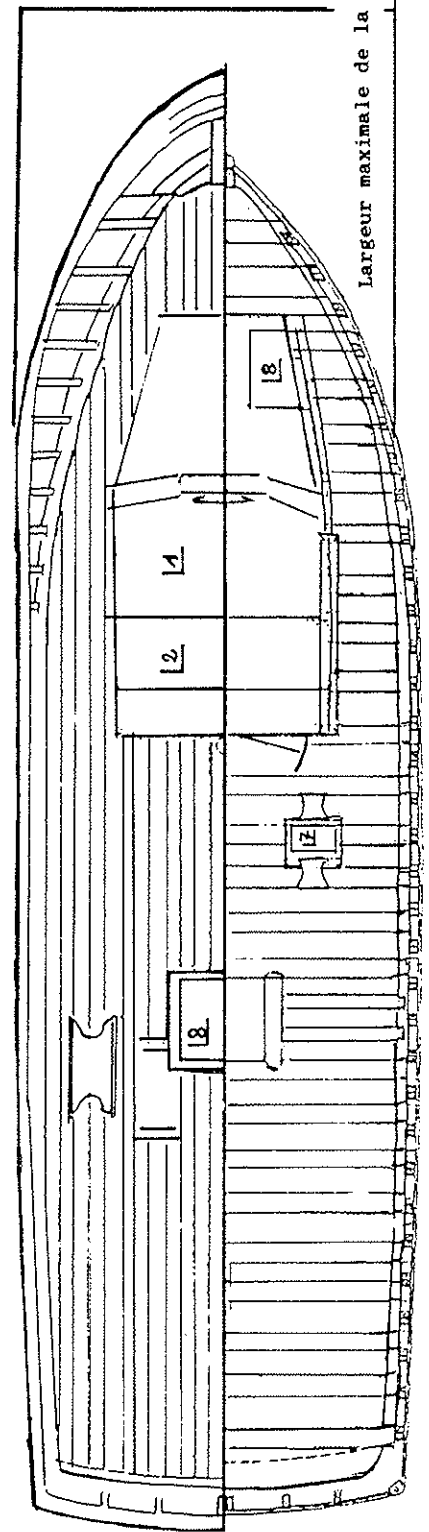
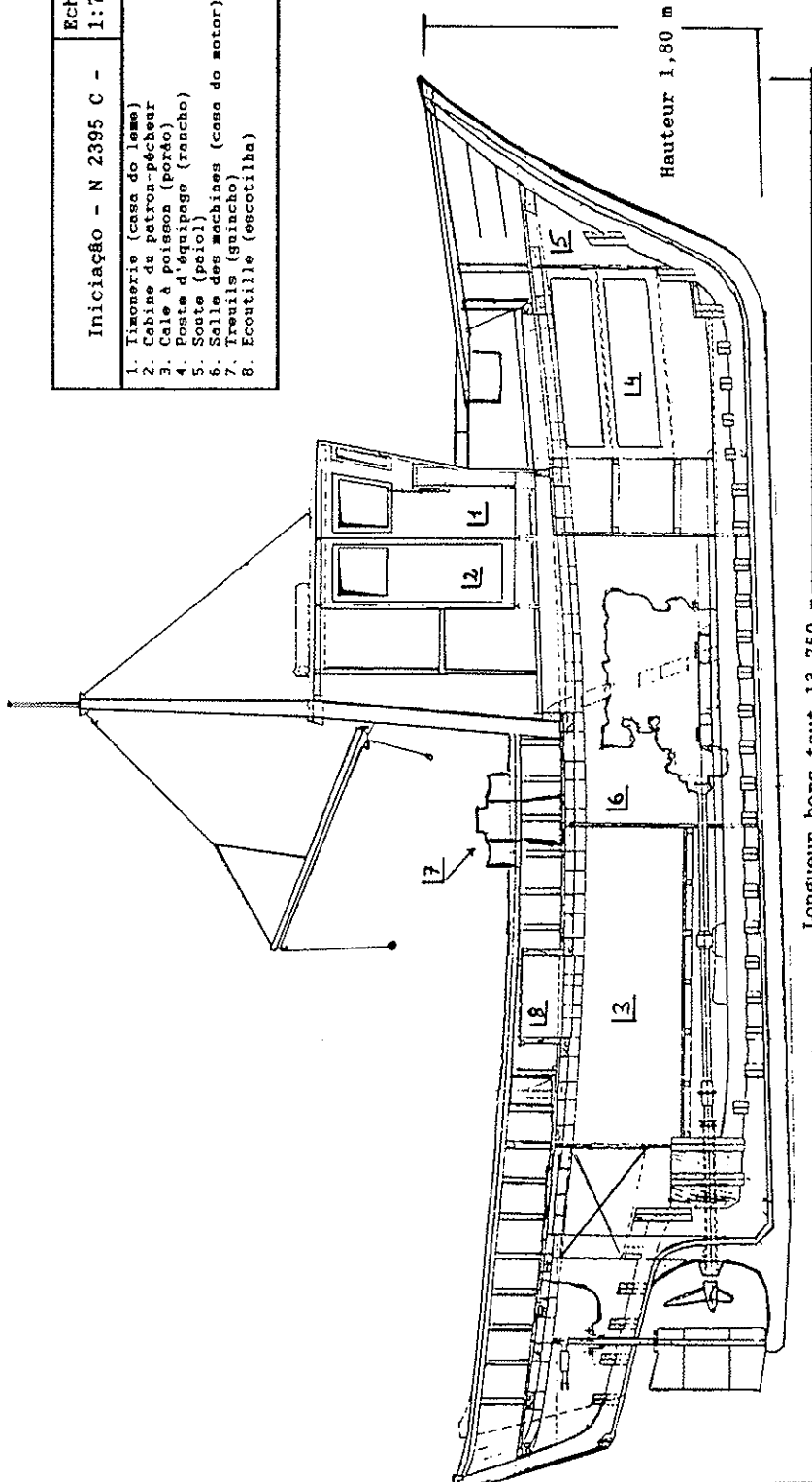
Fig. 18 - SENNEUR DU TYPE "CERCADOR-RAPA" (Troisième génération - année 1982)

(d'après le plan de construction de F. de Carvalho Oliveira)

Iniciação - N 2395 C -	Echelle	Tjb	Moteur
	1:70,50CM	20,41	160 CV

1. Timonerie (casa do leme)
2. Cabine du patron-pêcheur
3. Cale à poisson (porão)
4. Poste d'équipage (rancho)
5. Soute (paio)
6. Selle des machines (casa do motor)
7. Treuils (guincho)
8. Escotille (escotilha)



espace privé pour le patron (Figure 18/n°2).

Un seul mât de charge est au centre du pont. Comme tous les senneurs, il a une croix de fer fixée sur le plat-bord bâbord servant à halier la senne. Quinze hommes maximum sont requis pour le travail à bord du senneur *rapa* alors que l'équipage des senneurs *traineira* en comptait plus d'une vingtaine.

### 3- Les embarcations de pêche hauturière : les palangriers

Les pêches côtières à la ligne s'exercent aujourd'hui à bord de petites embarcations non-pontées semblables aux auxiliaires des senneurs décrites précédemment, mais elles se font à bord d'embarcations plus imposantes quand il s'agit des palangres hauturières. Dans le passé, cette pêche de tradition avait une flottille appropriée, spécifique et originale.

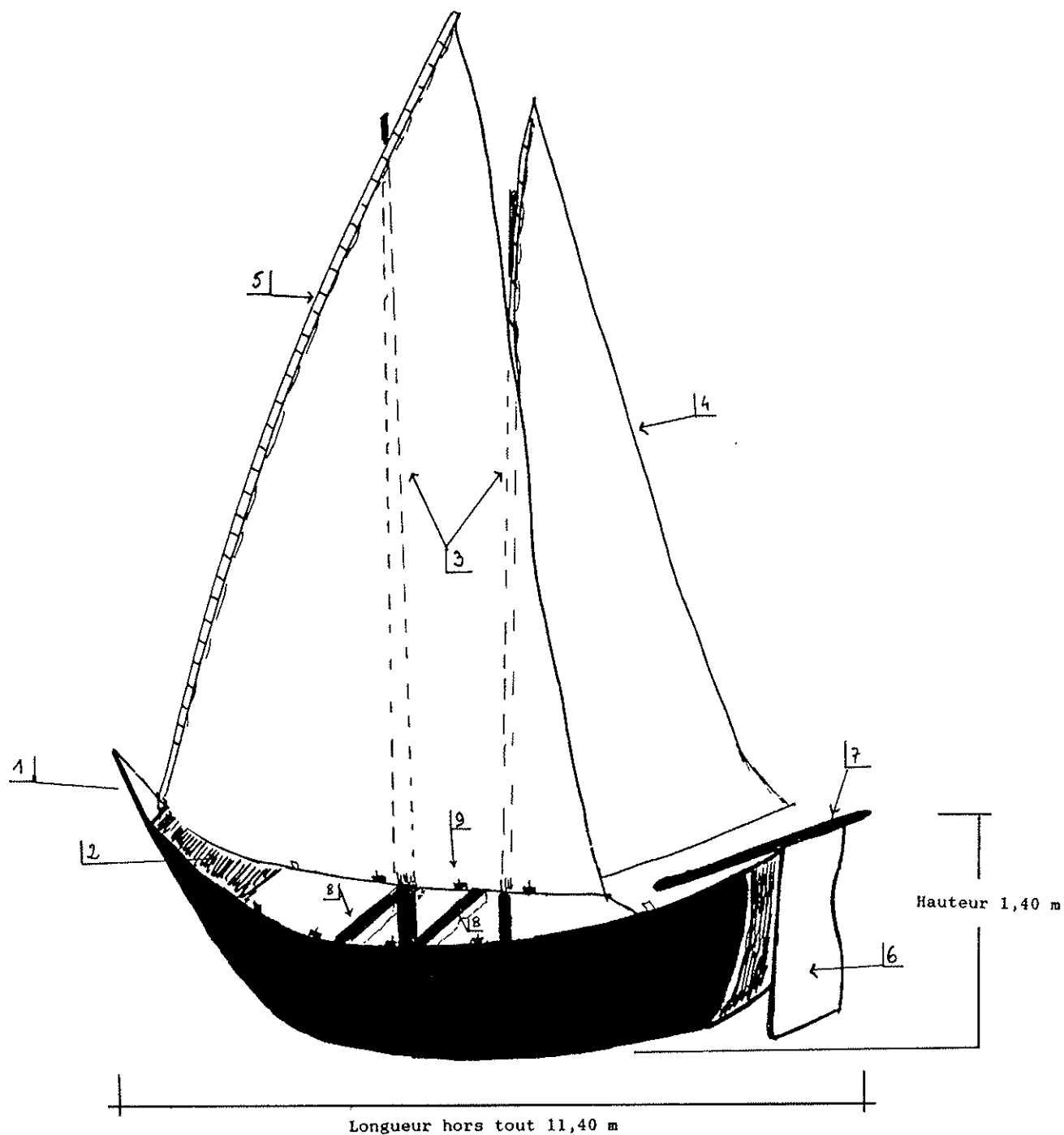
La barque *catraio*<sup>1</sup> ou *carreira de mar e fora* (bateau de mer et extérieur) est la plus antique embarcation de pêche hauturière à voile latine et à rame de Nazaré pratiquant la pêche à la palangre (*aparelho de anzol*) (Figure 19). Elle est aussi, selon les dires de Baldaque da Silva (p. 405) :

"...le type le plus ordinaire d'embarcation de pêche de la côte occidentale ("*Catraio - ou bote - é o typo mais vulgar de embarcação de pesca da costa occidental...*").

Elle possède un fond plat et sa construction rappelle celle de la barque *bico*, mais la ligne est plus élancée et elle ressemble à la barque *lanha poveira* de Póvoa de Varzim.

(1) Sorte de yole que l'on retrouve sous le vocable de *catrafa* à Póvoa de Varzim.

Fig. 19 - BARQUE DE PECHE HAUTURIERE "CATRAIO" ou "CARREIRA DE MAR E FORA"



Nom: inconnu	Echelle 1:87,50 CM	Tjb 17,55
--------------	-----------------------	--------------

1. Bec (bico)
2. Tillac de proue (tilha)
3. Mâts (mastro)
4. Voile latine (vela latina)
5. Vergue (verga ou berga)
6. Gouvernail (leme)
7. Barre de gouvernail (cana do leme)
8. Bancs (banco)

La proue est élevée avec un bec renforcé de cuivre. La poupe (*popa de painel*) possède un gouvernail extérieur dirigé par une barre. Le plancher de bois (*paneiro*) est amovible et couvre la proue et la poupe. Une partie de l'embarcation est couverte d'un plancher arqué. Sur le pont, deux mâts garnis de teck pénètrent dans un renfort (*enora*) situé dans l'épaisseur du plancher et destiné à les étayer.

A la poupe, un panneau d'écoutille donne accès au compartiment inférieur et au centre, deux bancs s'intercalent avec les renforts des mâts. Quatre chevilles de bois (*malagueta*), auxquelles on amarre les manoeuvres courantes, sont situées à la proue et à la poupe, à bâbord et à tribord. Le *catraio* possède quatre rames et deux voiles latines dont la blancheur tranche avec la noirceur de la coque.

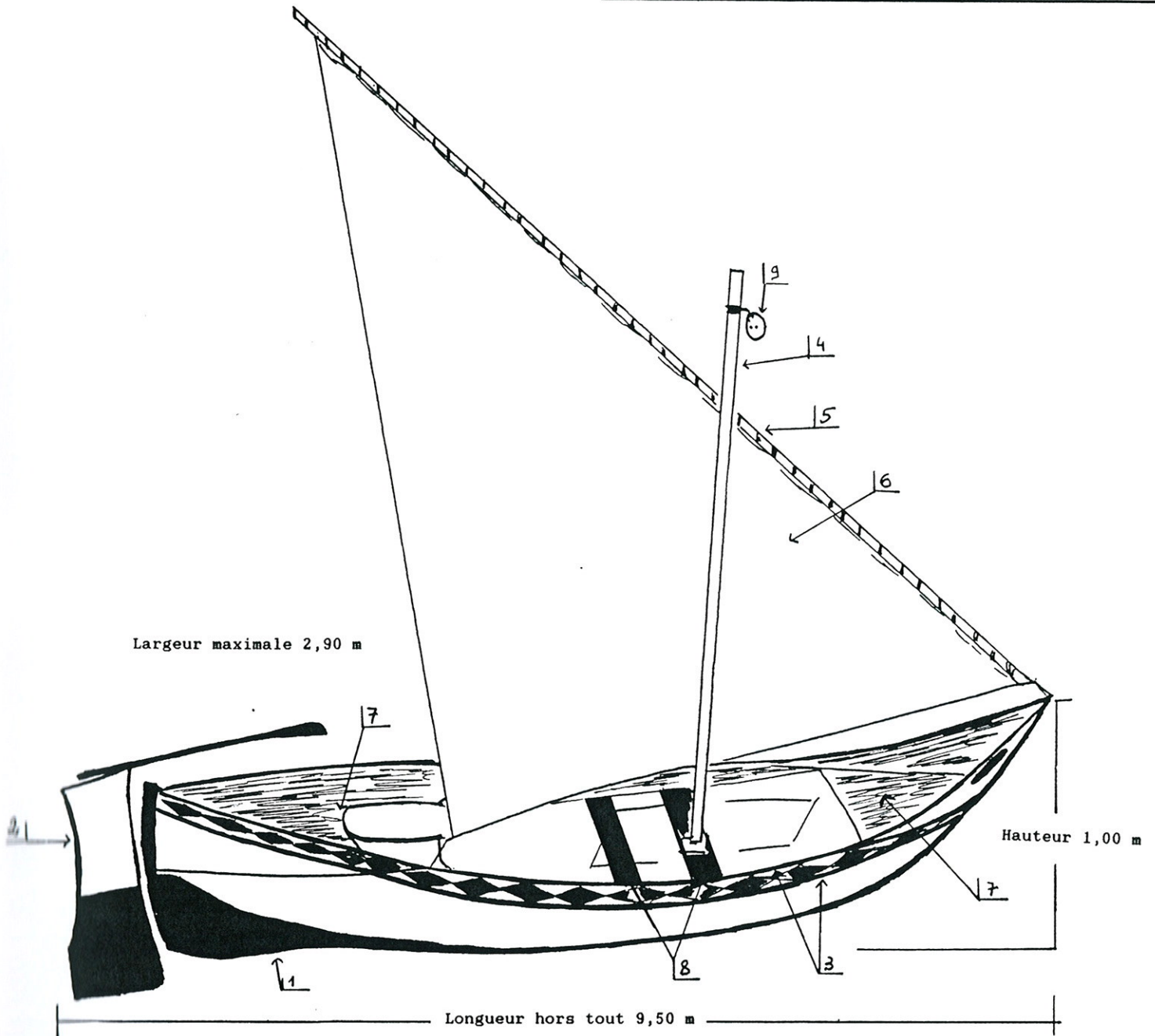
Dès 1897, ce type d'embarcation cesse de naviguer car elle est considérée comme peu sûre. Le *catraio* est remplacé par le *batel*, plus solide et également propulsé à la rame et à la voile. En 1893, celui-ci figure déjà sur les rôles d'armement. Les pêcheurs l'appellent *batel do peixe grosso* (*batelet pour le gros poisson*; gros étant ici synonyme de *noble*) mettant ainsi l'accent sur sa finalité.

La barque *batel* (Figure 20) est une embarcation non-pontée, de forme allongée, avec une proue ronde et une poupe elliptique, une petite quille et un gouvernail extérieur. Elle mesure en moyenne cinq mètres. A l'extérieur de l'embarcation, deux frises saillantes de bois (*verdugo*) entourent l'embarcation et renforcent le vaigrage (*tabuado do forro*) fixé à l'intérieur des membrures. Selon l'importance de la barque, un ou deux mâts garnis de teck sont fixés aux deux bancs. Une ou deux voiles latines et six rames (trois de chaque côté) sont utilisées pour la propulsion.

Le plancher de bois amovible couvre la proue et la poupe qui possèdent chacun une écoutille pour accéder à un

Fig. 20 - EMBARCATION DU TYPE "BATEL DO PEIXE GROSSO" (année 1901)

Flor de Bom Tempo - N 322 A -	Echelle 1:86 CM	Tjb 6,610
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Quille (quilha)</li> <li>2. Gouvernail (leme)</li> <li>3. Ceintrages (verdugo)</li> <li>4. Mât (mastro)</li> <li>5. Vergue (verga)</li> <li>6. Voile latine (vela latina)</li> <li>7. Tillac de proue et de poupe (tilha)</li> <li>8. Bancs (banco)</li> <li>9. Poulie (polia)</li> </ol>		



espace réservé au rangement des divers objets relatifs à la pêche. Sans dénomination initiale, ce n'est qu'à partir du 11 avril 1925 que l'embarcation est enregistrée comme *batel*. Le 26 novembre 1948, l'ultime barque de ce type disparaît des rôles. Elle est remplacée par le *bote do alto* (bateau hauturier).

Le bateau hauturier (Figure 21) est une embarcation à la forme allongée. La poupe de la première génération ressemble beaucoup à celle des premières *traineira* parce que son gouvernail est extérieur et qu'il possède également une hélice cachée. La position de ces deux pièces permet de hisser l'embarcation sur le sable ou de haler le filet par la poupe sans risquer de l'endommager.

A la proue, au niveau de l'étrave, une poulie sert à haler l'ancre (*âncora, ferro*) ou tout autre charge. Sur le pont, une vergue repose sur deux mâts verticaux et une écouteille donne accès à la cale à poisson<sup>1</sup>. Sur le plat-bord est fixée une pièce de bois (*lasca*) protégeant la palangre au moment du halage; ronde, d'environ 40 cm de long, et creusée en partie, elle s'adapte à la forme du bord de la barque.

La première génération de *bote do alto* est motorisée mais utilise éventuellement une voile latine. Sur le pont, un local renferme le moteur et la voile. Le gouvernail extérieur de la seconde génération est plus petit et va se glisser sous la poupe droite, à proximité de l'hélice (Figure 22/n°4). Le moteur intérieur est l'unique propulsion. La quille est plus proéminente et encadrée de deux quilles de roulis (*robalete*)(22/n°7).

Les petites unités, de 2 à 3 Tjb, se destinent plus spécialement à la pêche à l'hameçon - lignes et palangres -

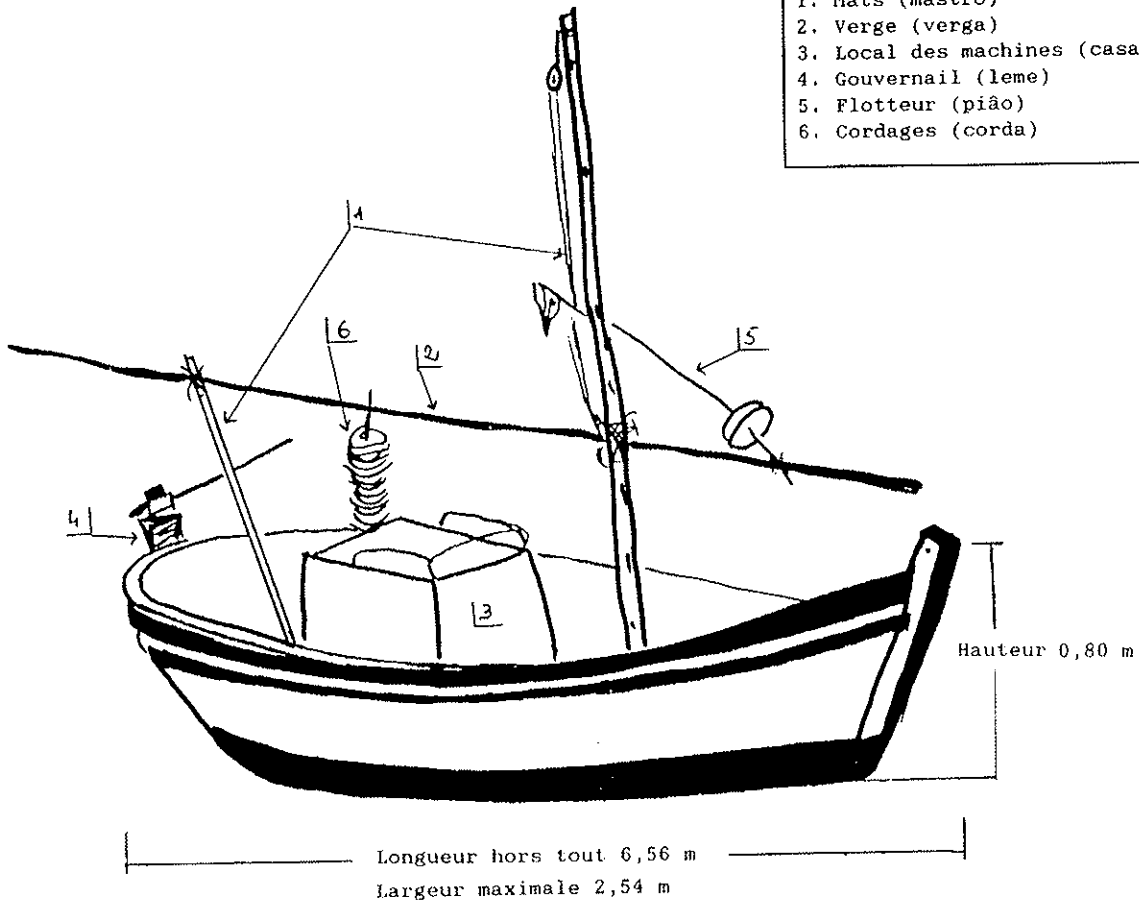
---

(1) Avec les mêmes caractéristiques, le *bote do alto* existe dans d'autres localités comme à Peniche, Ericeira et Buarcos.

Fig. 21 - EMBARCATION DU TYPE "BOTE DO ALTO" (année 1954)

Canção da Nazaré - N 1922 C -	Echelle	Tjb
	1:59,70 CM	2,950

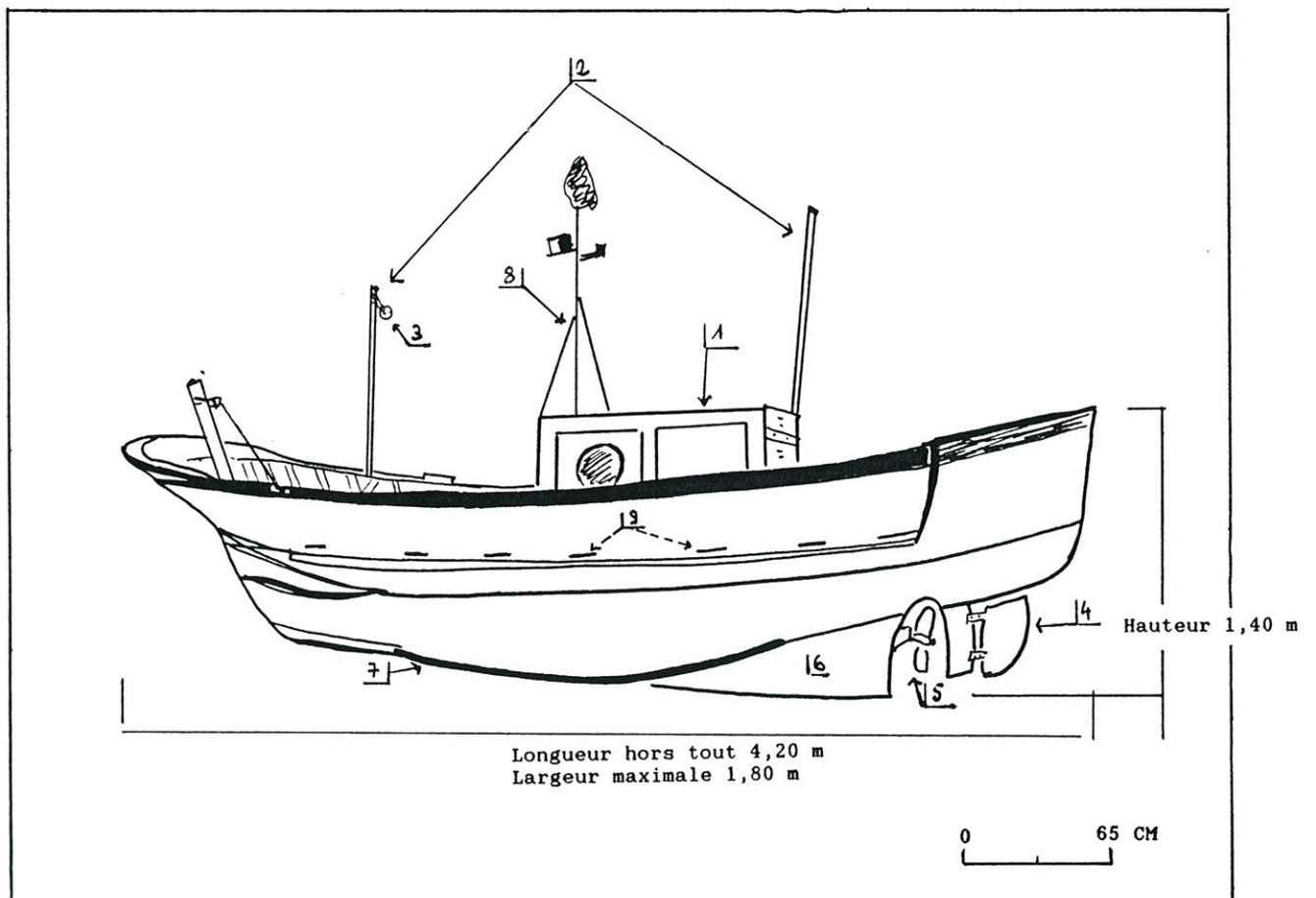
1. Mâts (mastro)
2. Verge (verga)
3. Local des machines (casa do motor)
4. Gouvernail (leme)
5. Flotteur (pião)
6. Cordages (corda)



- BARQUES HAUTURIERES (1920-1930) - (Photo : auteur inconnu)



1. Local des machines (casa do motor)
2. Mâts de charge (mastro)
3. Poulie (polia)
4. Gouvernail (leme)
5. Hélice (hélice)
6. Quille (quilha)
7. Quille de roulis (robalete)
8. Antenne-Girouette
9. Fentes d'évacuation des eaux (bueiro)



dans les zones côtières quand les plus grandes pêchent sur de hauts fonds avec des palangres aux grandes dimensions et des filets droits.

Au milieu des années 1960, une unité standardisée appelée communément *bote* (bateau) (Figure 23 et 24) devient l'unique embarcation de pêche regroupant les métiers de la palangre hauturière, de la pêche aux filets fixes et aux casiers.

Extérieurement, cette embarcation ressemble au senneur *traineira* de la seconde génération mais en plus petit. Elle possède un appareil de force mécanique - relié au moteur - servant à haler les câbles. Deux mâts de charge, ayant chacun une partie orientable fixée à mi-hauteur (*carangueja*), sont situés à la proue et à la poupe de l'embarcation. Le mât de poupe possède un appareil de force placé au-dessus de la vergue. Sa force s'ajoute à celle du treuil de pont. A l'extrémité du mât de proue, une lampe avise, lorsqu'elle est allumée, que l'engin est à l'eau. Deux autres lampes signalent la présence de l'embarcation.

Sur le pont, une ouverture (*gaiúta*) donne accès à la chambrée et une écoutille à la cale à poisson (*porão de peixe*). Certaines unités ont une cale réfrigérée aménagée (*porão geleira*). Il y a un local pour le moteur et un poste de timonerie au-dessus duquel sont fixés des lumières de signalisation, une antenne de radio et un appareil électronique (*radiogoniómetro*) permettant d'obtenir des relèvements de postes radio-émetteurs ou de radio-phares. Ces relèvements peuvent servir à la détermination du point. Il n'y a que 5 ou 6 ans que les *bote* et les *rapa* nazaréens sont équipés à bord de technologie de pointe. C'est la puissance des moteurs, en général supérieure à 100 CV, qui différencie ces nouvelles embarcations des anciennes.

La poupe des navires hauturiers, comme celle des senneurs, est partagée en deux compartiments de pont par des cloisons de bois verticales que les hommes enjambent aisément. Le caisson de poupe (*tanque de poupa*) se trouve à

Fig. 23 - EMBARCATION DU TYPE "BOTE" AVEC MOTEUR INTERNE -  
(Coupe longitudinale et vue horizontale)

(d'après le plan de construction de A.M. da Silva)

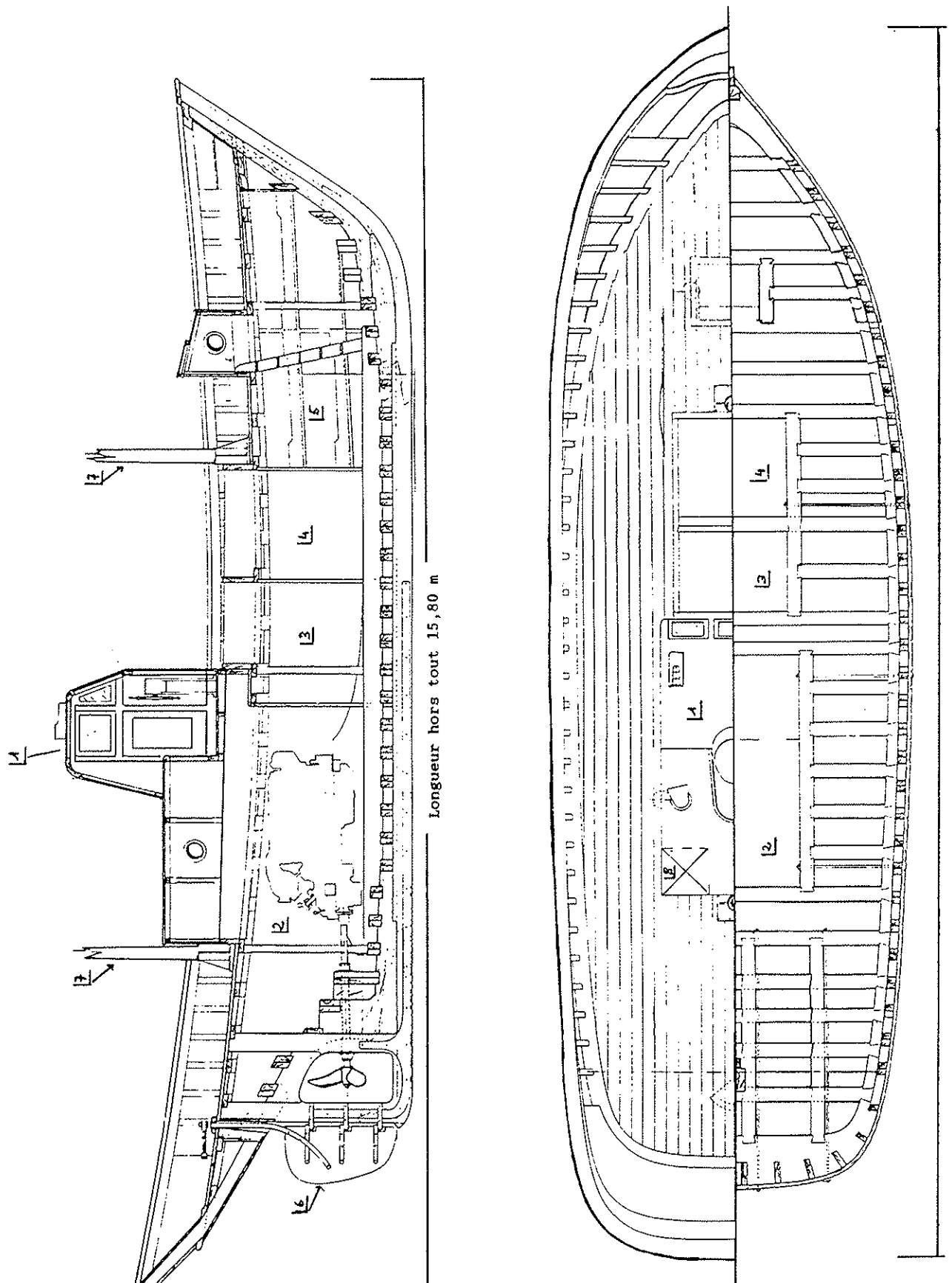
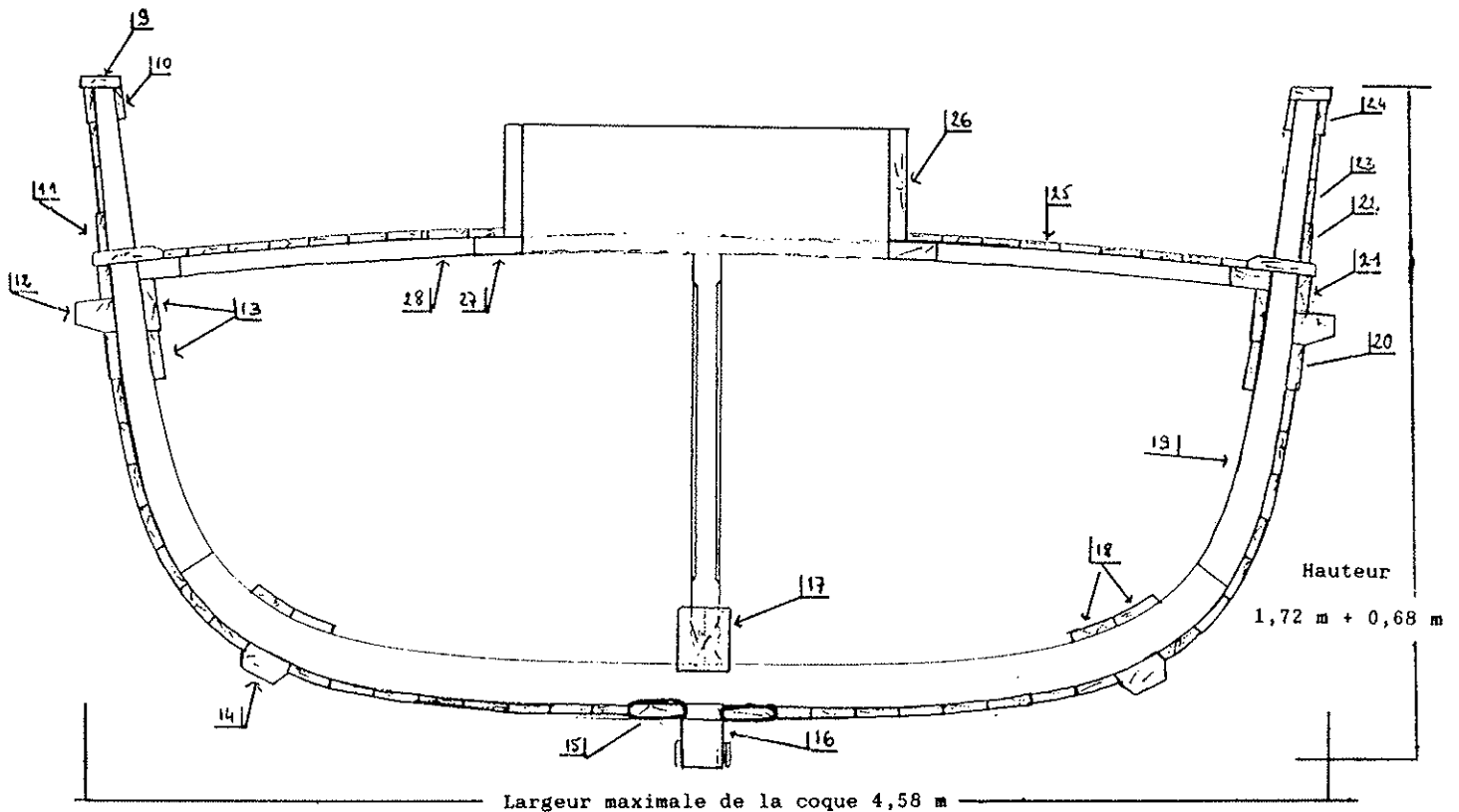


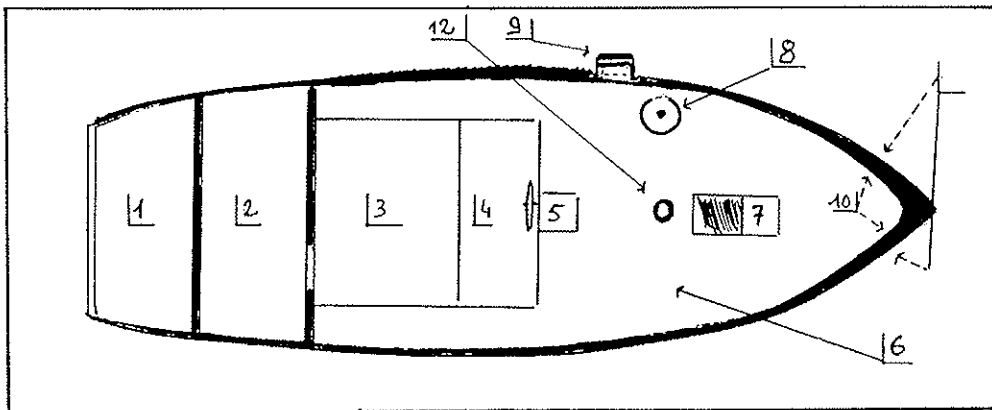
Fig. 24 - EMBARCAÇÃO DO TIPO "BOTE" AVEC MOTEUR INTERNE -  
(Coupe transversale) (d'après le plan de construction de A.M. da Silva)



Fortuna do mar - N 2176 C -	Echelle 1:70,54 1:28,33 CM	Tjb 28,76	Moteur 180 CV
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Timonerie (casa do leme)</li> <li>2. Salle des machines (casa do motor)</li> <li>3. Cale à poisson (porão de peixe)</li> <li>4. Cale réfrigérée (porão geleira)</li> <li>5. Poste d'équipage (rancho)</li> <li>6. Gouvernail (leme)</li> <li>7. Mâts de charge (mastros)</li> <li>8. Entrée de la salle des machines</li> <li>9. Lisse de pavois (talabardão)</li> <li>10. Lisse de pavois - partie interne (sarreta)</li> <li>11. Virure de bouloannoge (tabica)</li> <li>12. Ceintrage (cinta)</li> <li>13. Bauquiére (dormite)</li> <li>14. Quille de ronlis (robaletes)</li> <li>15. Sabord de charge (resbordo)</li> <li>16. Quille (quilha)</li> <li>17. Carlingue centrale (sobrequilha/quilha vertical)</li> <li>18. Carlingue de bouchain (escoa)</li> <li>19. Membrane (braço)</li> <li>20. Virure de bouchain (cintado)</li> <li>21. Piéce de bordure (tábua de boca)</li> <li>22. Dispositif de fermeture empêchant les entrées d'eau (fecho)</li> <li>23. Espace entre les préceintes (alcaixa)</li> <li>24. Ceintrage du pavois (cinta da borda)</li> <li>25. Pont (convés)</li> <li>26. Sabord (resbordo)</li> </ol>			

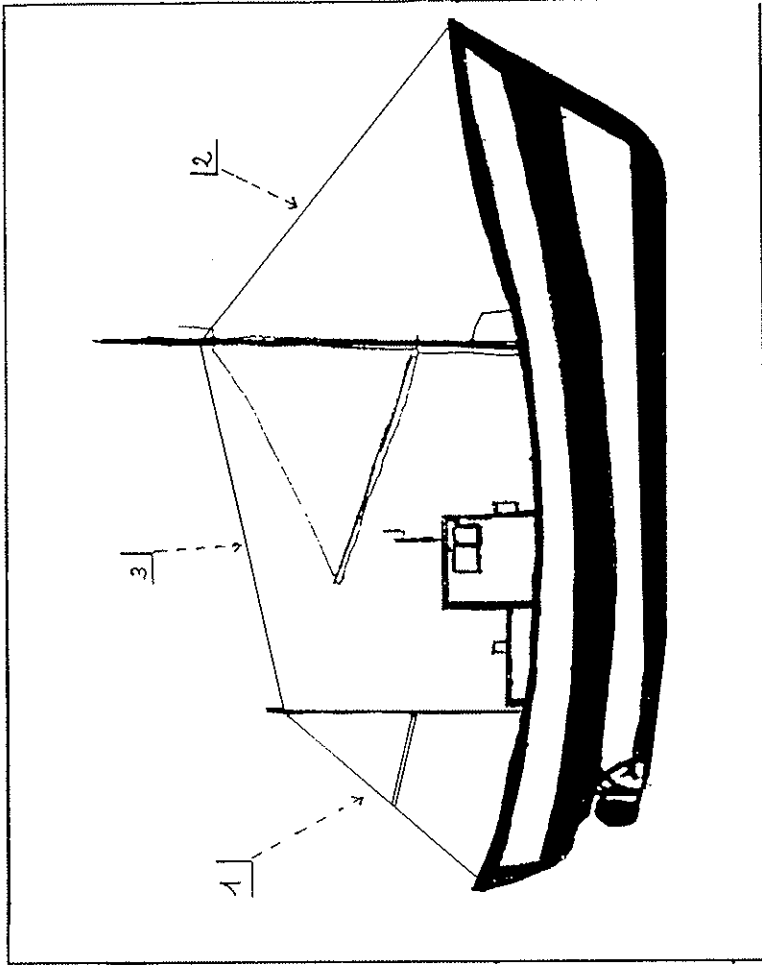
Fig. 25 - SUPERSTRUCTURES DES "CERCADOR" ET DES "BOTE" -

1. Caisson de poupe (tanque ré)
2. Caisson avant ou de proue (tanque de avante ou tanque de proa)
3. Salle des machines (casa do motor)
4. Timonerie (casa do leme)
5. Écoutille (escotilha)
6. Pont (convés)
7. Poste d'équipage (rancho)
8. Treuil mécanique pour le relevage du filet (alador)
9. Rouleau axial pour le relevage des câbles (rolete)
10. Trou d'écubier (amura)
11. Amarre de bout (lançante de proa)
12. Mât de charge (mastro)



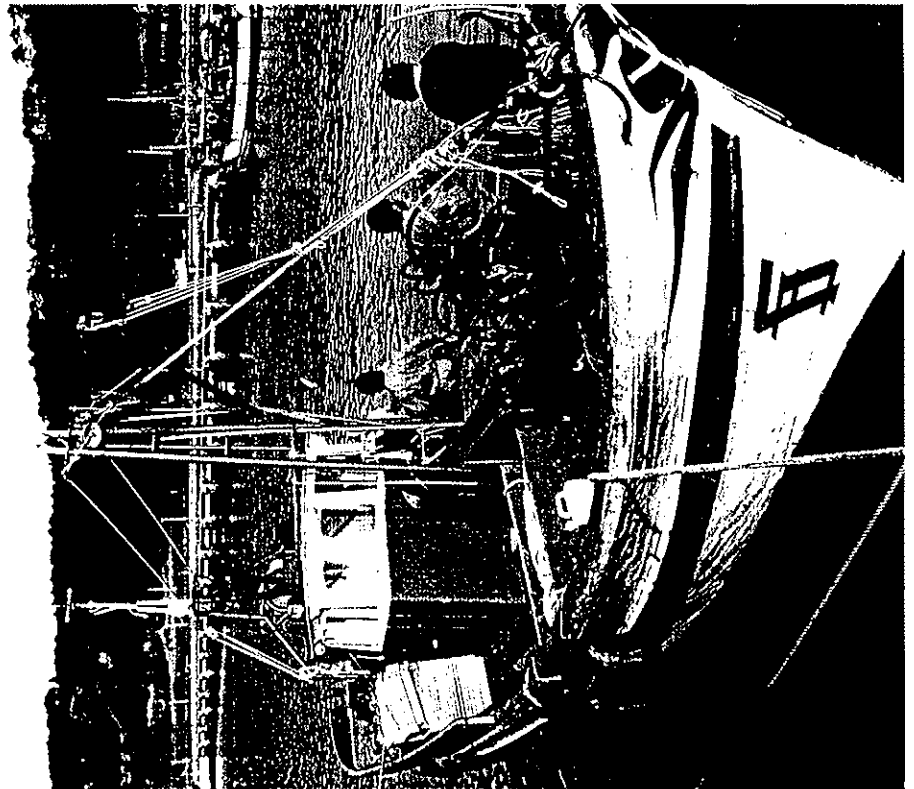
Caisson de poupe du senneur-rapa  
Força do Destino - N 2429 C -





1. Galhauban de poupe (estai da ré)
2. Galhauban de proue (estai d'avante)
3. Marocain (pés de balanço ou estai de balanço)

Caisson de proue du sennour-rapa Força do Destino



133

l'extrémité de l'embarcation, du côté du plat-bord, et le caisson dit *avant* ou *de proue* (*tanque de avante* ou *tanque de proa*), bien que placé aussi à la poupe, est en retrait du premier et sa cloison extérieure touche l'entrée de la salle des machines (Figure 25/n°1-2). Ces deux compartiments permettent de stocker les filets, sennes et maillants ou les casiers. Vidés de leur contenu, les caissons sont une zone de travail aménagée notamment pour la mise à l'eau des palangres.

#### b- Les origines des embarcations nazaréennes

La question des origines des embarcations portugaises à l'étrave tranchante et élevée reste à débattre. Certains chercheurs les attribuent aux asiatiques en donnant pour exemple la présence dans la lagune d'Aveiro du *moliceiro*, embarcation demi-lune qui date que du XVI<sup>e</sup> siècle, alors qu'un siècle auparavant les Portugais, revenant d'Orient, auraient apporté avec eux ce type de barque pour la pêche à la sardine en mer. Cette thèse est notamment retenue par le Marquis de Folin (1892, pp.218-219).

D'autres, ayant observés des similitudes avec les proues élevées des drakkars des navigateurs scandinaves, avancent que les origines des dites embarcations seraient vikings.

La thèse la plus communément soutenue, et retenue par les Nazaréens, attribue l'origine de cette embarcation aux Arabes. Le profil en forme de croissant et le passage de ces peuples sur les côtes portugaises viennent à l'appui de cette thèse. En effet, du VIII<sup>e</sup> au XII<sup>e</sup> siècle, le territoire du Portugal actuel fut occupé et administré par les Arabes et leur influence fut considérable, notamment dans l'agriculture mais également dans la construction navale, au cours de ces cinq siècles de conquête.

Cette forme en croissant, qui est incomplète à Nazaré puisqu'elle concerne seulement la proue, se retrouve dans de nombreuses embarcations de la région d'Aveiro, berceau des pêcheurs nazaréens, comme le *molicheiro* destiné à la cueillette et au transport du limon et des plantes aquatiques pour la fertilisation des terres, la *saleira* pour le transport du sel marin, le *mercantel* pour celui de la sardine du lieu de pêche au lieu de vente, la *caçadeira* pour la chasse au canard comme la *labreja*, la *chinchorra* ou encore le *esguicho* pour la pêche aux filets, mais aussi dans la *meia-lua* (demi-lune) des plages de Pedrogão et de Vieira de Leiria administrées par la capitainerie de Nazaré, le *saveiro* de Fonte da Telha ou Costa da Caparica, la *serrana* du fleuve Mondego, la *bateira do mar* de Costa Nova do Prato, le *barco do mar* de Torreira, de Espinho ou de Costa do Lavos.

Proche de la *labreja* de la région voisine d'Aveiro, l'embarcation d'Ilhavo, venue jusqu'à Nazaré sous le nom de *catraio* et *barco de bico*, prend le nom de *ilhava* ou *ilhe* (ou encore *ilho* selon Silva Lopes) lorsqu'elle atteint l'Algarve.

Quelles que soient l'origine et l'importance de la courbure, cette courbure est, selon François Beaudouin (1965, p. 564), le résultat d'une adaptation à des conditions de navigations spéciales que sont le franchissement des brisants avec échouage et le talonnement d'embarcations faites pour des eaux calmes à l'origine.

Ainsi l'auteur soulève-t-il une autre question qui est de se demander quelle serait l'origine des "prototypes" des embarcations d'eaux douces qui auraient influencé les embarcations de plage portugaises ?

L'originalité architecturale des embarcations de Nazaré est de n'avoir conservé la forme en croissant qu'à l'avant alors que l'arrière, simple relèvement du fond, est droit. François Beaudouin, qui souligne cette association particulière de deux types d'extrémités, note que cette

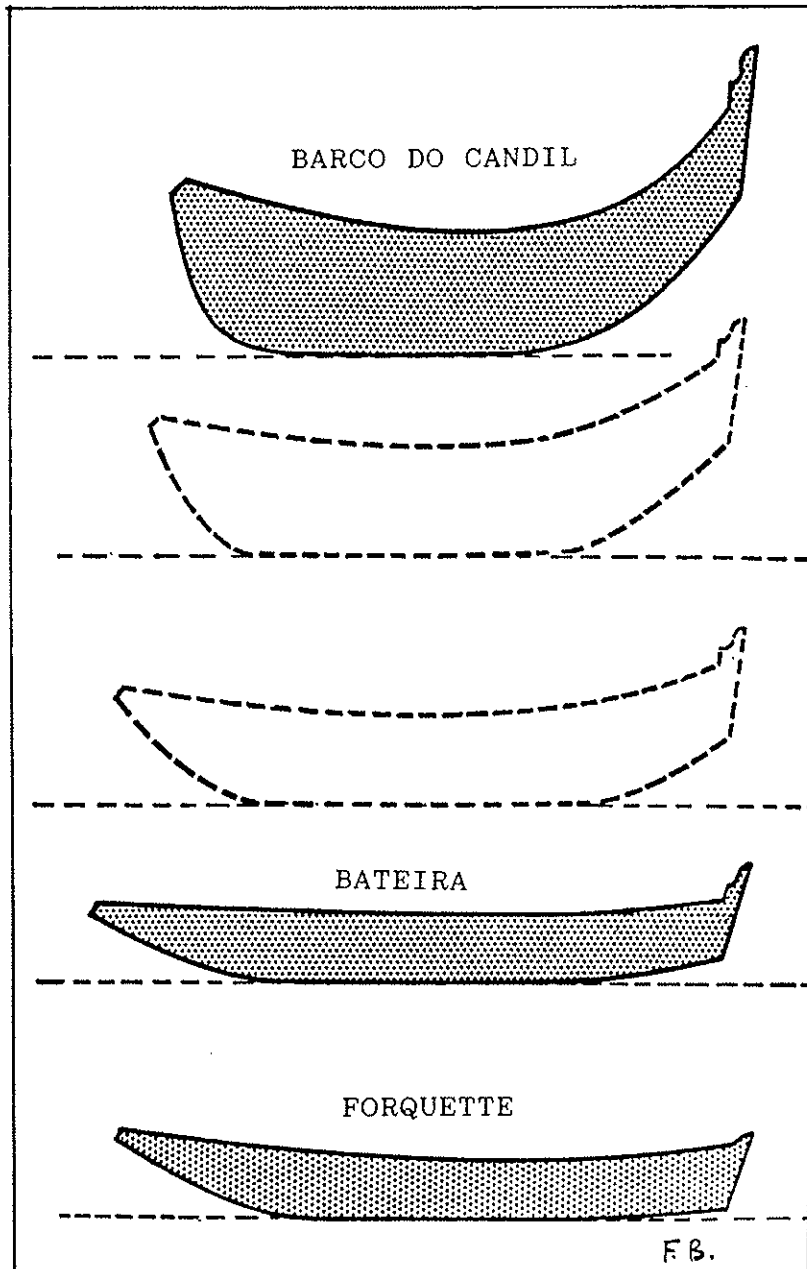
particularité de forme rarissime se retrouve uniquement dans deux autres embarcations : la *bateira* de la lagune de Obidos, située à environ 20 km de Nazaré, et la forquette de la Saône qui est rigoureusement superposable à la *bateira* quant à sa morphologie générale comme il le prouve par le dépliage de la barque *candil* (Figure 27).

Quoi qu'il en soit, les pêcheurs nazaréens (et leurs ancêtres venus d'Ilhavo), s'ils ont emprunté les formes de leurs embarcations, ont su adapter celles-ci à leurs besoins. En effet, la barque *catraio*, la barque *bico* et sa variante plus moderne le senneur *candil*, qui ont les mêmes origines géographiques, ont subi de très profondes modifications morphologiques dans le sens d'une adaptation à un milieu nouveau. La barque *bico* n'est que la réplique en réduction de la barque *catraio* devenue trop lourde pour le franchissement de la barre et peu sûre pour la navigation en haute mer. Réduisant ses dimensions pour devenir la barque *bico*, celle-ci fut adaptée à la seule pêche de proximité. La barque *candil*, dont j'ai montré les similitudes architecturales avec la barque *bico* n'a subi d'altération qu'au niveau de la proue, coupée droite, adaptation qu'imposaient alors les nouvelles technologies.

c- Les méthodes de construction

En Méditerranée, ce sont des pièces de charpente transversales - les couples de construction - qui servent à dessiner les formes d'une coque. La méthode, abâtardie aujourd'hui, se retrouve plus ou moins bien employée en Espagne, en France, en Italie, en Tunisie et à Malte. Cette méthode connaît une large diffusion dans le bassin méditerranéen et sur la côte atlantique, et notamment à Nazaré où il existait des grilles (*grade*) pour toutes les embarcations anciennes. Aujourd'hui abandonnées, ces méthodes sont encore appliquées aux célèbres embarcations *moliceiro* de Aveiro et *poveiro* de Póvoa de Varzim. Une

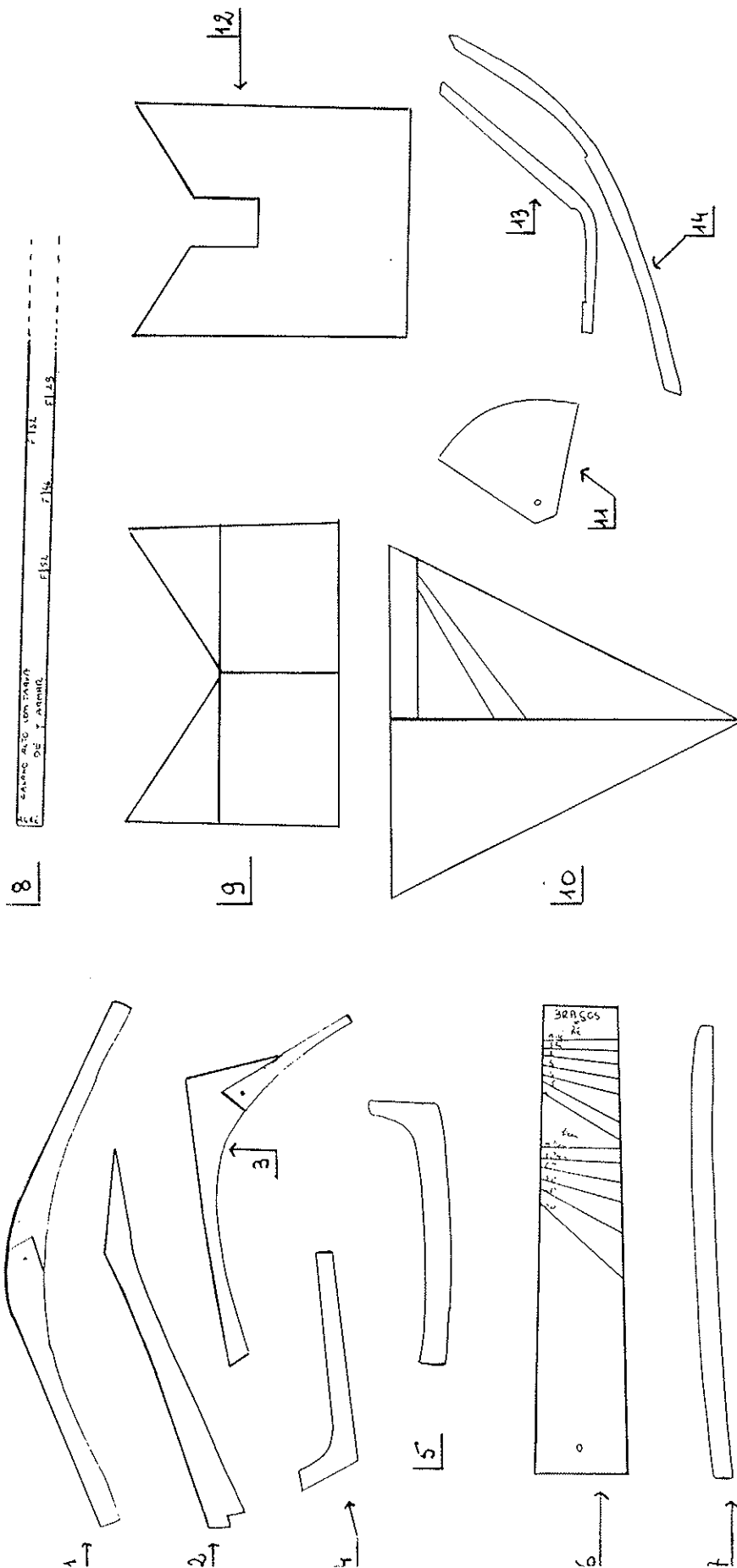
Fig. 27 - RAPPROCHEMENT DES PROFILS DE LA BARQUE CANDIL  
AVEC CEUX DES BARQUES BATEIRA ET FORQUETTE  
(d'après François Beaudouin) -



description de la méthode, connue sous le nom de *gabarit de Saint-Joseph* - du nom du patron des charpentiers -, a été trouvée en Italie. Elle concerne une galère maltaise et montre comment une seule pièce de charpente, qui constitue le côté du maître-couple (l'allonge), montée sur un fond plat, sert de modèle pour tracer tous les couples de la galère. Il est fort intéressant de remarquer que toutes les embarcations construites selon cette méthode ont le fond plat. Les charpentiers corrigèrent ensuite cette méthode pour obtenir des varangues accolées (pièce courbe placée sur la quille, symétriquement à l'axe du bâtiment et qui est prolongée par les allonges) et des fonds moins plats, plus favorables à certain type de navigation. Peut-être pouvons-nous attribuer cette rectification des formes à l'influence étrangères du bassin occidental méditerranéen...

Pour la construction d'une barque *bico*, un jeu de neuf pièces de charpente est nécessaire (Figure 28/n°1 à 9): section transversale de la carène au droit d'une membrure de navire, pièce courbe montant de la quille au plat-bord, etc. Le constructeur utilise les mêmes pièces pour la coque identique du senneur *candil* mais pour dessiner la proue, plus courte, et la poupe plus sage, trois pièces sont spécialement adaptées à son profil (n°12 à 14). Ces appareils de mesure permettent de vérifier les formes mais pour calculer celles-ci, le constructeur utilise une *grille de membrure* (*grade do cavernamento*). Bien que la construction d'une embarcation soit complexe, toutes les mesures tiennent sur une unique pièce de bois. Les formes de ces grilles sont diverses, allant du simple bâton portant encoches et inscriptions faites à la main des diverses cotes, utilisé pour la mesure des membrures ou de la table d'armement du fond (n°6-8), à la grille complexe utilisée pour les senneurs *galeão* (n°15).

Lorsque le squelette de l'embarcation a été habillé, celle-ci est calfatée afin de la rendre étanche. Les fentes



Bico:

1. Angle de fond côté proue (redondo fundo proa)
2. Vaigre de proue (tábua cabeceira)
3. Angle de fond côté poupe (redondo fundo ré)
4. Courbaton (curvatão)
5. Membrane verticale (braço)
6. Mesure des membrures de poupe et de proue (braços ré/proa)
7. Membrane horizontale (caverna)
8. Règle de la table d'armement/fond (serrafo fundos e bocas)
9. Pièce de bois verticale de proue (cepo proa)
10. Règle de la proue
11. Pièce transversale de renfort de poupe (cepo ré)
12. Pièce de bois verticale de proue (cepo proa)
13. Poupe (roda de ré)
14. Etrave (roda de proa)
15. Grille ou gabarit (grade)

Candil:

Caleão:

et les interstices des bordages sont bouchés avec des joints d'étope préalablement baignée dans du goudron minéral. L'étope est une matière végétale, en général rebut de la filasse de lin ou tirée de l'*embira* (ou *xylopi* soyeux), arbre brésilien dont l'écorce est propre à faire des liens.

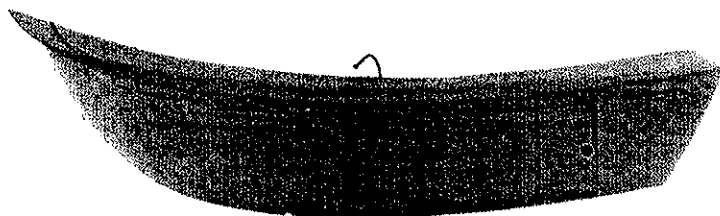
Le calfat roule l'étope le long de sa jambe pour former une cordelette fine. Celle-ci est glissée entre chaque pièce de bois à l'aide d'un outil, sorte de spatule en métal munie d'un manche de bois sur lequel l'homme donne quelques petits coups de marteau pour forcer le passage. Le bois est ensuite traité avec divers produits, goudron, huile de lin, huile de poisson et peintures spéciales. Les chevilles et les clous sont zingués comme toutes les parties métalliques de la coque et des mâts.

Aujourd'hui les embarcations sont peintes de couleurs vives mais il s'agit d'un phénomène relativement récent pour la majorité d'entre elles. Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, toutes les unités étaient badigeonnées d'un enduit extrait de goudrons végétal et minéral.

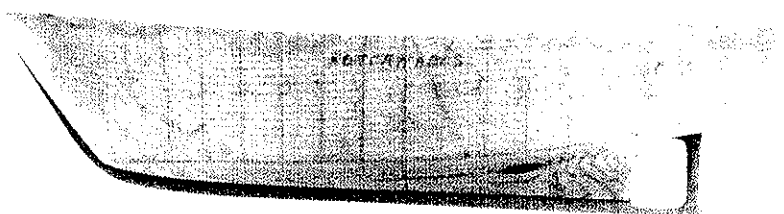
Pour peindre la partie extérieure de la coque, les pêcheurs utilisaient une substance - le brai -, résidu pâteux extrait d'un goudron végétal tiré de la résine de pin (*rezina de pinheiro*; résine qui coule de la térébinthe et d'autres arbres donnant la térébenthine). Celle-ci était recueillie sur l'arbre puis subissait une transformation. Le résidu du produit donnait, selon le stade de sa transformation, deux goudrons, un brai sec blond pur (*breu loiro* ou *pés loiro*) et son résidu, un brai sec noir (*breu preto* ou *pés preto*) qui était utilisé par les pêcheurs. Après sa transformation en usine, le brai noir était vendu sous la forme de bloc de pâte appelé *pierre de brai* (*pedra de breu*) :

"Pour préparer le produit, on remplissait un grand chaudron de ces blocs résineux puis on allumait un feu en dessous. En peu de temps tout devenait

LANCHA: longueur 0,36 m/ échelle 1:10



BOTE: longueur 0,41 m/échelle 1:15



TRAINEIRA: longueur 0,55 m/échelle 1:20



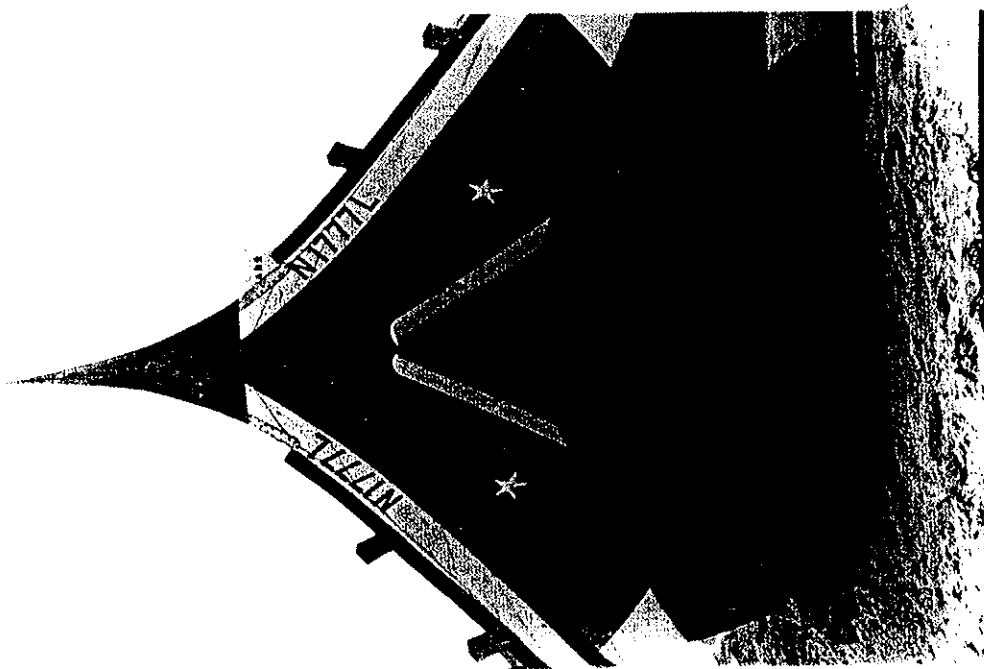
liquide. Puis on prenait un bâton de bois assez long, on faisait une fente à l'extrémité où on glissait une peau de mouton qu'on enroulait et fixait (parfois remplacé par du veau ou un tissu en lin). On trempait le bâton, tournait la mixture puis on appliquait le produit sur la partie extérieure de la coque. Le produit séchait en 5 minutes mais il fallait que le bois du bateau soit bien sec. Pour que le produit ne surchauffe pas, le chaudron était ôté du feu et on y versait de l'essence pour le diluer un peu."

Le produit utilisé à l'intérieur de l'embarcation était du coaltar, un goudron minéral tiré de la houille :

"Bien que le coaltar était déjà liquide parfois on ajoutait un peu de produit dissolvant pour que l'application soit plus facile. Il s'achetait aussi au magasin. Pour appliquer le produit à l'intérieur, on utilisait un pinceau et il fallait attendre deux jours pour qu'il soit sec."

L'immatriculation est ensuite reproduite des deux côtés de la proue, sous la frise saillante ou entre les deux ceintrages selon le type de l'embarcation (Figure 30). Elle est toujours de couleur blanche ou noire selon la teinte du support. Lorsque la coque est blanche, il suffit alors de dessiner au pinceau les contours des signes avec de la peinture noire, puis d'élargir le trait vers l'extérieur de sorte à former un cadre, un rectangle dont les angles sont arrondis. Ce procédé est souvent choisi pour les petites barques pour l'effet de contraste qu'il offre et pour contrebalancer le fait que la dimension du numéro d'immatriculation est restreinte, celui-ci étant placé entre les préceintes, espace d'à peine une vingtaine de centimètres.

FIG. 30 - PEINTURES, DECORATIONS  
ET IMMATICULATIONS -



Sur les plus grandes unités, dont la partie haute des flancs est souvent peinte en blanc, le numéro est inscrit avec de larges lettres noires, ce qui n'impose pas un encadrement.

Le trait des chiffres et des lettres est plus ou moins précis selon que le numéro est peint "à main levée" ou au pochoir. Mais la plupart des embarcations ont leurs codes gravés dans le bois, ce qui permet, lors de la restauration des peintures, de retrouver le tracé initial même après plusieurs décapages. Grâce à ces marques, le pêcheur le moins habile peut aisément redessiner les contours des lettres et effectuer lui-même le travail<sup>1</sup>.

#### d- Les différents modes d'identification des embarcations

En dehors du numéro d'immatriculation, les embarcations de pêche portent d'autres marques extérieures destinées à les personnaliser et donc à les identifier. Il s'agit d'un dénominatif et d'une ornementation - peinture et/ou objets à caractère talismanique.

##### 1- Nommer l'embarcation

A chaque embarcation, qu'elle soit principale ou auxiliaire, est attribuée, en plus d'un numéro d'immatriculation, une devise que l'on peut assimiler à un nom de baptême. Cependant et jusqu'à une certaine époque, les pêcheurs n'étaient pas tenus de mentionner celle-ci à l'agent administratif. Un règlement interne de 1892 régissait seulement les embarcations de commerce, ce qui explique qu'aucune appellation ne figure dans le rôle d'armement au cours des cinq premières années

(1) Dans le passé, à toute nouvelle immatriculation, le propriétaire de l'embarcation offrait un repas (guesto) aux hommes d'équipage.

d'exploitation.

Le premier enregistrement officiel date de 1898. C'est une embarcation destinée à pêcher le poisson noble à la palangre (*batel do peixe grosso* N-251-A) inscrite sous le nom de *Rio-Lima*. Mais les propriétaires des autres embarcations ne sont pas encore tenus de suivre cet exemple. En conséquence nul n'a conservé aujourd'hui de trace d'éventuels noms des plus anciennes embarcations nazaréennes - les barques *catraio* - disparues à la fin du siècle dernier. Il fallut attendre une loi de 1926 pour rendre l'acte obligatoire. Déjà vers 1923, presque toutes les embarcations destinées à la pêche à la senne de plage portent une immatriculation et un nom. Les autres sont enregistrées avec la mention "sans nom" (*sem nome*) ce qui atteste qu'à Nazaré, nommer les embarcations n'était pas une pratique traditionnelle et encore moins une nécessité, puisque le nom inscrit sur l'embarcation, destiné à être lu, ne pouvait l'être par les membres d'une communauté analphabète.

Sur les embarcations à la poupe droite, comme la barque *bico* ou le senneur *candil*, l'inscription y était traditionnellement peinte, prenant toute la largeur de celle-ci, juste sous la pièce de bois transversale qui renforce la stabilité de l'embarcation. Aujourd'hui, les dernières embarcations de ce type ont leur nom peint des deux côtés de la proue, sous la seconde frise saillante et en dessous de l'immatriculation, alors qu'à la poupe, est inscrit le nom du port en toute lettre - NAZARE.

Sur les embarcations à la poupe allongée, comme les antiques senneurs *galeão* et les barques *batel* auxiliaires des madragues, le nom était inscrit sur les flancs bâbord et tribord tandis que figuraient à la proue l'immatriculation et la décoration. Les embarcations pontées d'aujourd'hui ont toutes leur nom peint des deux côtés de la proue, sous le code d'immatriculation ou dans son prolongement et la

référence au port d'attache est mentionnée sur la poupe arrondie.

Dans la nomenclature des termes employés pour désigner les embarcations (Tableau 14), les appellations retenues par les pêcheurs sont souvent des noms propres. Il peut s'agir du premier prénom suivi du nom patronymique du propriétaire - *Antônio-Grilo*, du prénom de l'épouse associé au sien - *Ana-Antônio* -, ou de celui des enfants - *José-Joaquim*. Il peut s'agir également du sobriquet que les membres de la communauté s'attribuent mutuellement.

A l'époque où des sociétés armaient des senneurs *galeão*, au début de ce siècle, leurs fondateurs baptisaient les barques d'un nom, pris souvent dans un registre aux accents patriotiques (*Victoire, Liberté, Egalité*), suivi de leur nom patronymique ou de leur sobriquet (Tableau 13)<sup>1</sup>. Soulignons que le filet lui-même - une très grande senne tournante - portait également un nom qui était le plus souvent la raison sociale de la société. Ainsi le senneur *galeão Republicano*<sup>2</sup> (*Républicain*) ou *Papa-Charutos* (sobriquet de l'armateur) appartenait à la société *Cerco Liberal* (*Senne Libérale*) qui utilisait à son bord le filet également désigné *Cerco Libéral*. Le filet portait parfois le même nom que le senneur comme le *Victoria III* et son filet *Victoria*. Les membres de la communauté désignaient alors le senneur par l'une de ces trois appellations sans qu'aucune raison apparente ne fasse choisir, par l'un ou par l'autre, telle appellation plutôt qu'une autre. Il n'a pas été possible de dresser l'inventaire de ces senneurs et de leur associer, à chaque fois, le numéro d'immatriculation avec le nom de son

(1) On relève une certaine similitude entre les noms de certains *galeões* et de certaines madragues *valenciana*. Parce qu'il cherchait à exploiter les eaux de l'anse toute l'année sans subir d'interruptions légales ou naturelles, *Catatau*, par exemple, était propriétaire de deux madragues et d'un senneur *galeão*. Il faisait travailler toute l'année son équipage en adaptant alors les techniques aux situations et en répartissant les hommes selon les nécessités.

(2) Senneur n° N-668-G inscrit en septembre 1913. Il fut détruit en 1929 (L. 10 m, l. 3,30 m, C. 1,10 m, Tjb 8,712).

TABLEAU 13

## - LES SENNEURS GALEAO ET LEUR IDENTITE -

IMMATRICULATION	NOM DU FILET et/ou DU SENNEUR	NOM DU PROPRIETAIRE et/ou SOBRIQUET
N-338-G de 1901	Cerco Victoria /Machaquene	Rapozo (Antônio J. de Louro Rapozo)
N-343-G de 1901	? /Magaia	Raposo et Breyner
?	Pescadores da Nazaré	José Louro Velho
N-344-G de 1901	?	?
N-350-G de 1901	? /São José	?
N-384-G de 1903	? /Inhaca	?
N-389-G de 1903(1)	Cerco Liberdade /Machaquene II	Armando
N-443-G de 1904	Cerco Altomar /	?
N-439-G de 1904	? /Xerinda	?
N-450-G de 1904	?	?
N-457-G de 1904	Gladiator /Catatau	Catatau (Candido Rodriguês)
N-485-G de 1906	?	?
N-501 ou 502 de 1908	Igualdade /Diabrete	Diabrete
N-508-G de 1908	Atlântico /Peixearanha	Peixearanha
N-541-G de 1908	Cerco Liberdade	?
N-546-G de 1909	Praïense	Laranjo Velho
N-548-G de 1909	Naval	Laranjo Novo
N-610-G de 1911	?	?
N-624-G de 1912	? /Victoria I	Rapozo
N-654-G de 1912	? /União de Pesca	União de Pesca
N-657-G de 1912	Nazareno /	?
N-668-G de 1913	Cerco Liberal /Republicano	Papa-Charutos
Idem	Hermínios (2)	Papa-Charutos
N-682-G de 1913	Cerco Esperança	Carcanholas
N-685-G de 1913	?	?
N-711-G de 1914	? /Republica	?
N-785-G de 1916	? /Gladiador II	?
N-830-G de 1919	?	?
N-843-G de 1920	? /Bom Jesus	?
N-869-G de 1921	? ?	?
N-1004-G de 1926	Victoria /Victoria III	Mar-enfora velho (Père)
N-1089-G de 1929	Liberdade /Liberdade III	?
N-1090-G de 1929	? /Gladiador III	José Louro Novo (Fils)
?	Cerco Amanhãs /Catatau II	Damanha ou O Amanhã
?	? /	Mazorra (3)
?	Nacional	Laranjo
?	? /	José Louro Novo(5)
?	? /Fundador	?

- (1) Il s'agit de l'ancien senneur *Lealdade 2* rebaptisé et re-immatriculé. Il aurait fait naufrage en 1911.  
(2) Le senneur *Republicano* avait exceptionnellement un second filet à bord.  
(3) *Mazorra* est le nom du directeur de la société des madragues *Sociedade da Foz*, appelée aussi *Sociedade do Mazorra* par les pêcheurs.  
(4) Les patronymes suivis de "Velho" et "Novo" signifient "Père" et "Fils" (littéralement: Vieux et Jeune).

TABLEAU 14

- LES DIFFERENTS THEMES REVELES PAR LES NOMS ET LES DEVISES -

<b>FAMILLE</b>	
<b>Epouse/Epoux</b>	
<b>enfants:</b>	ISAURA-MARIA SONIA-MARIA ANA-RITA-INES JOSE-JOAOQUIM ANA-ANTONIO
<b>Autres:</b>	ONZE NETOS (ONZE NEVEUX) NOVE FILHOS ATE VER (NEUF FILS JUSQUE LA) DOIS IRMAOS (DEUX FRERES) TRES IRMAOS LEAIS (TROIS FRERES LOYAUX) DOIS FILHOS (DEUX FILS) DOIS AVOS (DEUX GRANDS-PARENTS) LINDO AMOR DE MAE (BEL AMOUR DE MERE)
<hr/>	
<b>RELIGION</b>	
<b>Personnages:</b>	JESUS JESUS DA NAZARE (JESUS DE NAZARE) VIRGEM SANTA (VIERGE SAINTE)
<b>Evénements:</b>	PESCA MILAGROSA (PECHE MIRACULEUSE) SANTA VEJA DEUS (SAINTE QUI VOIT DIEU) TUNICA DE DEUS (TUNIQUE DE DIEU) LURDES (LOURDES)
<b>Prières:</b>	DEUS TE SALVE LUSITANO (QUE DIEU TE SAUVE LUSITANIEN) DEUS ME LIBRE DOS MAUS OLHOS (QUE DIEU ME PROTEGE DU MAUVAIS OEIL) SA PEDRO TE GUIE (QUE SAINT-PIERRE TE GUIDE) BEM FEITO SEJA DEUS (BIEN FAIT SOIT DIEU) DEUS SABE O TEU DESTINO (DIEU CONNAIT TON DESTIN) DEUS TE SALVE (DIEU TE GARDE) DEUS TE SALVE MARITIMOS (QUE DIEU TE PROTEGE, MARINS) DEUS TE DE O SOBRE DO QUE DESEJOS (QUE DIEU TE DONNE CE QUE TU DESIRES LE PLUS)
<hr/>	
<b>ESPACE</b>	
<b>Terrestre:</b>	NAZARE PEDRA DO LEME (PIERRE DU GOUVERNAIL) (1) PRAIA DE VITORIA (PLAGE DE VITORIA) PORTO DE ABRIGO (PORT ABRITE)(2) PORTUGAL DOS PEQUENINOS (PORTUGAL DES TOUT-PETITS)(3) POVO UNIDOS (PEUPLE UNI)
<b>Marin:</b>	GAZELA (nom d'une pêcherie) BATEL DA CANA (BATELET DU CANYON) BATEL DA CANA DO NORDESTE (BATELET DU CANYON DU NORD-EST) FOZ DA NAZARE (ESTUAIRE DE NAZARE)

.../...

**LES ELEMENTS NATURELS**

L'eau: AGUA VIVA (EAU VIVE)  
MAR BELO (BELLE MER)  
MAR LIVRE (MER LIBRE)  
ONDAS (FLOTS)  
ONDA DA NAZARE (ONDE DE NAZARE)  
PREIA-MAR (HAUTE MER)  
AMOR DA BEIRA MAR (AMOUR DU BORD DE MER)

Le ciel: ESTRELA MARITIMA (ETOILE MARITIME)  
PLANETA (PLANETE)  
SOL DA VIDA (SOLEIL DE LA VIE)

La flore: PERPETUA (IMMORTELLE)

**TRAITS DE CARACTERE - QUALIFICATIFS - DESTINATION**

PACIFICO (PACIFIQUE)  
LEAO DOS MARES (LION DES MERS)  
CHEIA DE GRACA (PLEINE DE GRACE)  
BOA SORTA (BONNE CHANCE)  
FORMOSA (BELLE)  
GRANDE PROEZA (GRANDE PROUESSE)  
PRINCIPE DA PAZ (PRINCE DE LA PAIX)  
FORCA DO DESTINO (FORCE DU DESTIN)  
GRACA VARELA (GRACIEUSE VARELA)(4)  
ATREVIDO (INTREPIDE)  
PAO DA VIDA (PAIN DE LA VIE)

**PLAINTES**

ADEUS MARIA (ADIEU MARIA)  
PERDIDO (PERDU)

**HUMOUR**

CARECA (CHAUVE)  
NOVO CAPRICO (NOUVEAU CAPRICE)  
VAMOS INDO (NOUS Y ALLONS)  
NUNCA SE SABE (NUL NE SAIT)  
NÃO ME MEXAS (NE ME REMUE PAS)  
JA VEM PEIXE (LE POISSON ARRIVE)(5)  
MEU (MIEN)  
DIGA-DIGA ("DIT-DIT")(6)  
VAMOS A VER (NOUS ALLONS VOIR)  
CONTESTAVEL (CONTESTABLE)  
TRES PATORINHOS (TROIS PETITS CANARDS)  
VAIVAI (VA-VA)

(1) Pedra do Leme est le nom d'une roche située à la pointe du promontoire.

(2) Nom officiel donné au port construit au sud de l'anse.

(3) A Coimbra, le "Portugal des Tout-Petits" est un jardin où sont reproduits, en miniature, les principaux monuments et les divers types de maisons du Portugal et d'Outre-mer.

(4) La varela est une embarcation.

(5) Expression employée par les pêcheurs lorsque la poche du filet sort de l'eau et laisse entrevoir la prise.

(6) Expression très usitée au Portugal pour inciter une personne à s'expliquer.

propriétaire et celui de l'engin de pêche utilisé, mais la mémoire collective conserve le souvenir que d'une quinzaine d'embarcations, les autres ayant été inventoriées à partir des rôles d'armement, ce qui explique les nombreux points d'interrogation.

La famille est l'une des principales sources d'inspiration. Que cela soit illustré par des prénoms ou encore des substantifs, *Onze Neveux* (*Onze Netos*), *Deux Frères* (*Dois Irmãos*), une embarcation sur trois rappelle l'attachement à l'univers filial ou parental.

Des références à l'espace communautaire - *Nazaré*, *Porto De Abrigo*<sup>1</sup> - ou encore au pays marquent l'attachement d'un peuple à sa terre natale ou d'élection, quand d'autres expriment ses sentiments patriotiques et universels - *Peuple Uni* (*Povo Unido*).

Les éléments - l'eau, la terre - mais également le cosmos sont glorifiés - *Soleil De La Vie* (*Sol Da Vida*).

Les références religieuses sont nombreuses. Elles concernent un personnage - *Jesus* - ou un événement biblique - *Pêche Miraculeuse* (*Pesca Milagrosa*). Cette dévotion s'exprime aussi à travers de nombreuses prières - *Que Dieu Te Sauve Lusitanien* (*Deus Te Salve Lusitano*) - parfois teintées de superstition - *Que Dieu me protège du mauvais oeil* (*Deus Me Livre Dos Maus Olhos*). Les pêcheurs attribuent également un trait de caractère ou un qualificatif à leurs embarcations - *Pacifique* (*Pacífico*), *Lion Des Mers* (*Leão Dos Mares*). Quelques noms, à connotation négative, paraissent faire référence à un passé nostalgique ou à un état d'âme : *Adieu Maria* (*Adeus Maria*), *Perdu* (*Perdido*).

Non dénués d'humour, les pêcheurs donnent parfois libre cours à leur imagination : *Ne Me Remue Pas* (*Não Me Mexas*), *Chauve* (*Careca*). Certains noms comme *Pain De Vie* (*Pão Da Vida*) résument à la fois l'attente des pêcheurs quant à la

(1) Désignation vernaculaire du port de Nazaré.

finalité de leur labeur et leur dévotion religieuse.

Le pêcheur fait parfois référence à l'espace marin. Deux anciennes barques *batel*, qui exerçaient la pêche à la palangre sur des hauts fonds, portaient des noms pris dans la toponymie vernaculaire maritime - *Batel da Cana* et *Batel da Cana do Nordeste*. La référence à la pêcherie est un mode de désignation qui ne connaît plus d'exemple aujourd'hui.

## 2- L'ornementation : peintures et objets

Les ornements sont des peintures - figuratives ou non - et des objets à caractère talismanique choisis par l'armateur.

A l'origine, toute la coque était badigeonnée de goudron noir et laissée telle quelle parce que les pêcheurs n'étaient pas assez riches pour utiliser de la peinture :

*"On faisait ainsi toute la coque, puis plus tard quand on a commencé à peindre avec des couleurs, on ne badigeonnait plus que la partie qui est en dessous de la ligne de flottaison. Pendant un temps, on a continué à peindre la partie visible en noir mais c'était déjà de la peinture."*

La barque *catraio* et sa réplique plus petite la barque *bico* étaient entièrement noires, sans dessin figuratif, mais avec de larges cercles blancs peints des deux côtés de la proue. Les premières embarcations peintes, enregistrées à Nazaré, sont les senneurs *galeão*. Ils appartenaient à des entreprises aisées et les couleurs, plus qu'une simple ornementation, avaient un rôle crucial dans la dernière phase de pêche.

*"Le premier senneur galeão était entièrement peint en blanc - sauf la coque qui était noire - avec des*

petites boules (bola) sur les côtés. Les autres senneurs avaient des couleurs - rouge, vert, jaune, ... - et l'un d'eux avait le drapeau portugais peint sur son côté. Il s'appelait Republicano. Il y a eu un temps où on pouvait en compter 13 ou 14 dans l'anse.

"Quand ils pêchaient là, dans l'anse, il y avait un système de communication avec la terre. Aujourd'hui il y a des radios, mais à l'époque, on faisait des signaux. En haut, sur le promontoire, il y avait un mur peint aux couleurs des senneurs. Il y avait par exemple, 15 senneurs. Le mur, qui faisait 100 mètres de long, était peint de quinze bandes représentant les couleurs de chaque embarcation. Quand un senneur était en train de pêcher, il y avait toujours deux hommes de l'équipage (des pêcheurs retraités en général), munis de jumelles, qui suivaient avec attention tous les mouvements de la barque. Dès que le filet était halé, les pêcheurs calculaient, en fonction du volume de la prise, le nombre de barques nécessaires pour le transport du poisson du senneur vers la plage. Un homme à bord utilisait une rame au bout de laquelle il accrochait un tissu (pendão), puis pour dire combien de barques étaient nécessaires, il fixait à la verticale autant de rames qu'il fallait d'embarcations. Sur le promontoire, les vigies recevaient le message et faisaient alors la même chose en direction de la terre. Les hommes plantaient un nombre identique de rames juste devant le pan de mur peint aux couleurs du senneur pour signaler au reste de l'équipage, resté suré la plage, le nombre de barques à mettre à l'eau. Parce que le senneur lui, ne faisait que larguer le filet. Il restait en mer."

A partir des années 1920, les barques batel sont peintes avec des couleurs vives puis c'est au tour des barques bico vers 1930 et enfin, vers 1940 des senneurs candil. Dès lors toute la flottille nazaréenne se

transforme. Des plus petites unités aux plus grandes, toutes échouées sur le sable à une époque où un port n'existait pas, celles-ci offraient la vision d'une plage bigarrée. Etait-ce pour contrebalancer la noirceur et la rudesse de la vie au lendemain de la Seconde Guerre mondiale que tous les pêcheurs s'étaient mis à colorier leurs embarcations ? Car la crise économique, que traversait alors le pays, n'incitait guère aux dépenses superflues.

La peinture d'origine est en principe laissée à des professionnels. Mais selon les époques et les armateurs, cette dépense excessive était souvent évitée. Aujourd'hui, et en règle générale, la décoration des plus grandes unités est confiée à un spécialiste, celle-ci étant rarement l'oeuvre d'un pêcheur qui se contente de donner des directives. Celle des petites unités est réalisée par l'armateur lui-même :

*"Dans la majorité des cas c'était les hommes de l'équipage qui peignaient leur embarcation. Rarement il s'agissait d'un professionnel. Je ne parle pas des senneurs galeão, mais des barques batel, barques bico, peints par les propriétaires. Mais il arrivait aussi que les propriétaires des senneurs galeão demandent aux hommes de peindre. Ils utilisaient toutes les couleurs même le bleu parce qu'il est très éclatant par rapport à celui de la mer. Ensuite, le propriétaire doit refaire les peintures mais il les fait lui même avec ou sans l'aide des hommes de la compagnie. En général, on utilise des peintures qui sont faites à l'huile de graine de lin (olho de linhaça)."*

Tous les deux ans environ, les embarcations doivent être mises en cale sèche pour procéder à la restauration des peintures. Selon l'importance de l'unité, ce travail

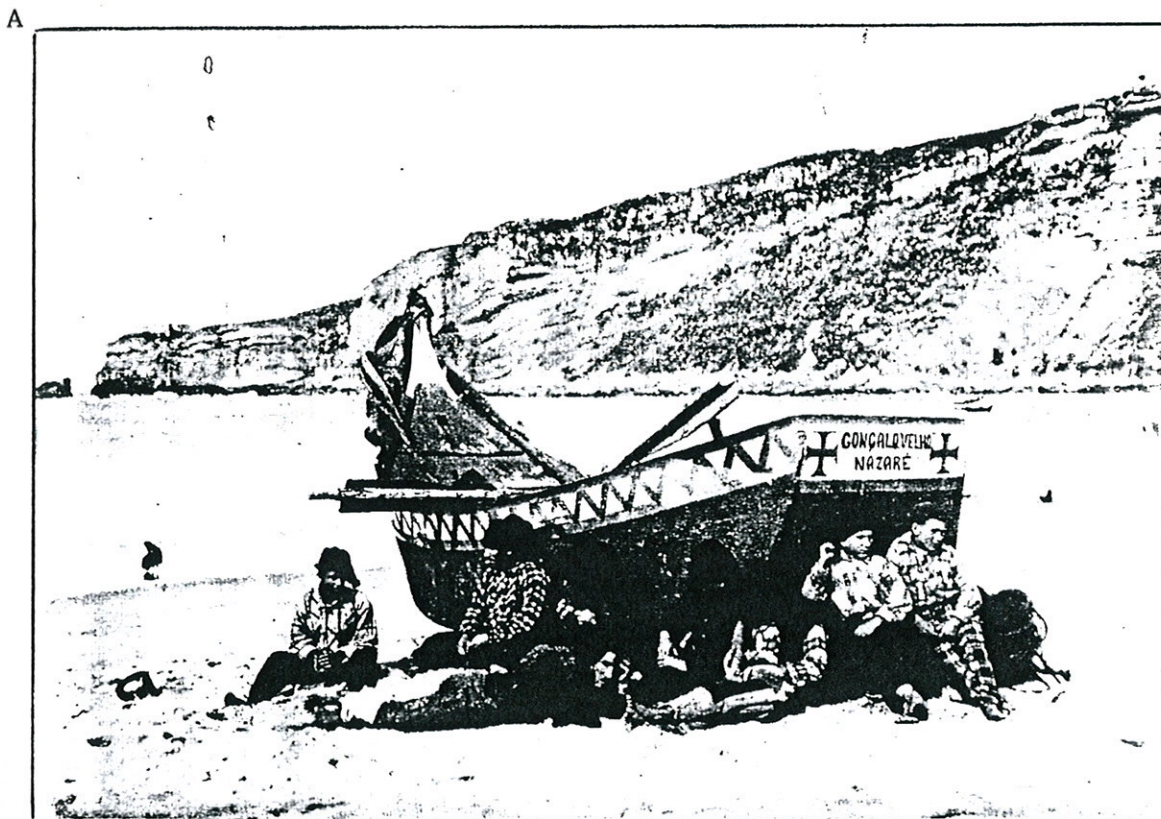
nécessite quelques jours à un mois et demi, la phase la plus longue étant celle du décapage du bois.

La restauration des peintures des petites barques est une activité dominicale que l'on peut observer dans l'enceinte du port. Elle s'effectue rapidement dans la mesure où le pêcheur repeint directement sur la peinture ancienne sans décapage préalable. Il n'a pas à faire appel aux services portuaires pour mettre l'embarcation en cale sèche, la légèreté de cette dernière permettant un halage aisé et rapide. Mais pour les plus grandes unités, le patron-pêcheur doit désarmer et débarquer son équipage. Il fait appel aux services du port pour la mise en cale sèche. Aidé de quelques-uns de ses hommes, il entreprend le décapage de la coque tandis que d'autres repeignent la timonerie et les mâts de charge. Les dépenses qu'entraîne un tel travail nécessitent une participation des hommes d'équipage bien que ceux-ci ne soient pas rémunérés<sup>1</sup>. Grâce à cette main-d'oeuvre gratuite et à l'intervention d'amis ou de membres de la famille pouvant éviter des contrats officiels, le patron-pêcheur réduit ainsi les dépenses.

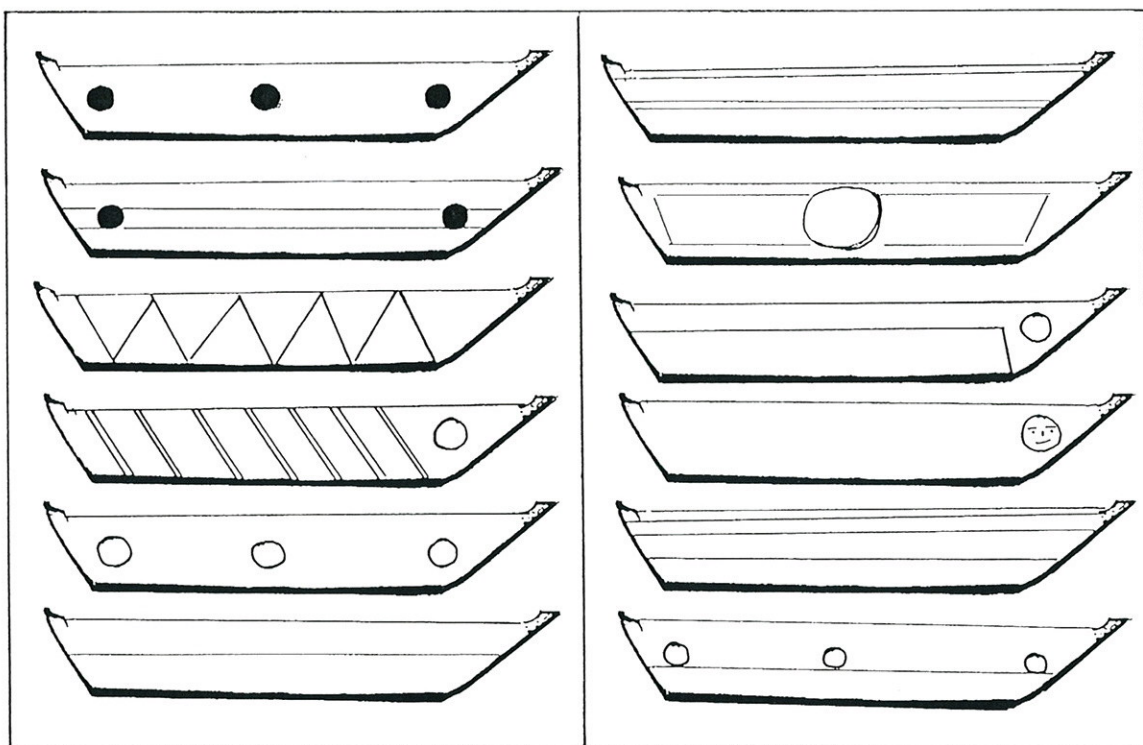
Les oeuvres vives ont été longtemps peintes en noir. Aujourd'hui elles sont le plus souvent de couleur marron ou bleue mais toujours unie.

Les oeuvres mortes, quant à elles, font l'objet d'une ornementation plus savante. Dans le passé, des figures géométriques étaient parfois peintes entre les deux ceintrages, donnant ainsi un aspect de frises (Figure 31-A). Aujourd'hui, toutes les embarcations sont peintes de bandes horizontales, larges ou fines, à l'exception des derniers senneurs *candil* dont les lignes de la proue sont coupées par des jeux de couleurs contrastants afin de les accentuer.

(1) Le *Príncipe da Paz* investit, en 1994, 5700 F (150 contos) en peinture et en main d'oeuvre pour cette opération de restauration. Seul un spécialiste avait été engagé pour repeindre le nom et le dessin de la proue.



B - SENNEURS  
GALEAO



1. RAPOZO/VITORIA

Coque blanche + 3 cercles noirs

2. JOSE LOURO VELHO/PESCADORES DA NAZARE

Coque bleue/blanche/Jaune + 2 cercles noirs

3. PEIXEARANHA/ATLANTICO

Frise rouge sur fond blanc

4. CARCANHOLAS/ESPERANCA

Diagonales rouges et 1 cercle rouge sur fond blanc

5. LARANJO VELHO/PRAIENSE

3 cercles rouges sur fond jaune

7. ARMANDO/LIBERDADE

Coque rouge, blanche, rouge, blanche

8. REPUBLICANO/LIBERAL

Coque avec le drapeau portugais

9. CATATAU/GLADIADOR

Coque blanche et verte + 1 cercle vert sur fond blanc

10. CATATAU II/DAMANHA

Coque blanche + 1 cercle figurant un visage humain

11. LARANJO NOVO/NAVAL

Coque bleu, jaune, blanche et rouge

Le choix des couleurs, en général une combinaison de trois teintes, a certes pour objectif de renforcer le caractère des formes que possède l'embarcation, mais il a pour autre fonction d'identifier son propriétaire, nécessité renforcée quand il s'agit d'une communauté dont les membres ne savent pas lire. Le code des couleurs, telle une bannière symbolisant un Etat, personnifie son propriétaire.

Les pêcheurs utilisent l'ensemble des couleurs fondamentales - rouge, jaune, bleu - auxquelles il faut ajouter le vert ainsi que le noir et le blanc, et exceptionnellement les demi-teintes - gris, rose, bleu pastel, vert d'eau, orange - dont je n'ai trouvé qu'un seul exemple pour chacune d'elles, les couleurs devant être éclatantes pour être vues de loin.

Du plat-bord à la ligne de flottaison, quatre bandes de couleurs composent un code, soit de deux couleurs répétées une fois (rouge-blanc-rouge-blanc), de trois couleurs qui se suivent et dont l'une est utilisée deux fois (rouge-blanc-rouge-bleu) ou de quatre couleurs (rouge-blanc-bleu-jaune).

Le bleu est la couleur dominante si l'on tient compte du fait qu'elle est utilisée pour peindre les rebords internes, les bancs et les parties pontées de la quasi-intégralité des barques - à l'exception des varangues qui sont peintes de la même couleur que les oeuvres vives. Pour les flancs et plus particulièrement les frises, le rouge est largement employé. Il permet de souligner les parties saillantes de l'embarcation et de mettre en valeur le blanc, également très utilisé dans les larges intervalles.

A bord des grandes unités, la partie externe de la timonerie comme le rebord interne sont généralement peints de la couleur dominante de l'embarcation, la partie pontée restant naturelle. Les mâts de charge, les antennes, les treuils manuels et les objets suspendus sont également recouverts d'une couche de peinture.

Chaque combinaison de couleurs identifie un individu, voire une famille : dans ce cas, elle se transmet aux héritiers directs comme aux collatéraux. Il est donc possible de compter dans le port plusieurs embarcations portant les mêmes couleurs. Seuls les dessins, le nom et le numéro d'immatriculation permettent alors d'en distinguer le réel propriétaire :

*"Les couleurs étaient transmises d'une génération à l'autre. Encore aujourd'hui, il y a des barques qui portent les couleurs d'un arrière grand-père."*

Traditionnellement, quand il héritait de l'embarcation du père, le fils conservait les mêmes couleurs :

*"Normalement le fils reprend les couleurs du père. Quand il ne les reprend pas c'est souvent pour montrer son désaccord avec lui."*

C'est en effet pour le fils une façon très explicite d'exprimer sa personnalité que de renoncer aux couleurs familiales :

*"Il y a les deux cas. Celui qui conserve et celui qui fait quelques chose de totalement différent. Celui-là, il montre son indépendance vis-à-vis du père."*

Lorsqu'il devient patron d'une embarcation (neuve ou d'occasion), le pêcheur compose alors son propre code emblématique en conservant, parfois, l'un des coloris ayant appartenu à son père.

Pour la nouvelle génération, il en va tout autrement et, contrairement à ce que l'on pourrait penser, aujourd'hui les couleurs n'identifient plus une famille car elles ne se transmettent plus à la génération suivante :

"Aujourd'hui, les jeunes ne veulent plus garder les couleurs de leur père. Ils préfèrent peindre les couleurs de Benfica<sup>1</sup> ou simplement une couleur qui leur plaît plus. Ce n'est plus qu'une question de goût aujourd'hui. Il n'y a plus de tradition. Les jeunes ne considèrent plus les couleurs du père comme un patrimoine."

A Nazaré, la tradition de la transmission des couleurs n'a jamais été une règle fondamentale. Du fait que les embarcations de bois ont rarement une durée de vie supérieure à une vingtaine d'années, leur transmission se faisait en général sur une seule génération, l'achat d'une nouvelle embarcation à la troisième génération créant de nouveaux usages :

*"Les barques vieillissent vite. Une barque qui a plus de 25 ans est déjà très vieille. Surtout à l'époque où il n'y avait pas de port et que les barques étaient toujours échouées sur le sable. Ça faisait vieillir le bois encore plus vite.*

*Les barques se transmettaient aux fils et après elles disparaissaient. Non, ce qui se transmettait au fils c'était plus le savoir du père.... Parce qu'il arrive même que lorsque le fils hérite de la barque, il ne la garde pas. Il la vend. C'est déjà une marque de grande indépendance par rapport au père."*

Les motifs figurés ou abstraits sont dessinés des deux côtés de la proue et parfois reproduits des deux côtés de la poupe quand celle-ci est saillante comme le sont celles des embarcations demi-lune. Parfois les barques à la poupe droite ont un motif peint sous le nom.

---

(1) Il s'agit du blason d'équipes de football de Benfica ou du Sporting de Lisbonne.

Les peintures peuvent être d'inspiration religieuse - croix, calice -, profane ou cabalistique - étoile, oeil, oiseau, écusson, rose des vents - (Tableau 32).

La croix du Christ (*Cruz de Cristo*) décore fréquemment les proues. Il s'agit d'un emblème que l'on retrouve dans l'Histoire. Elle a été portée par les Templiers et bien que l'ordre ait été dissout, le roi du Portugal, Dom Dinis, pour défendre son royaume de l'invasion sarrasine, regroupe ceux échappés de France, dans l'ordre des chevaliers du Christ<sup>1</sup> (en 1319). La croix est alors portée par Dom Nun'Alvares Pereira qui gagna la bataille de Aljubarrota<sup>2</sup>.

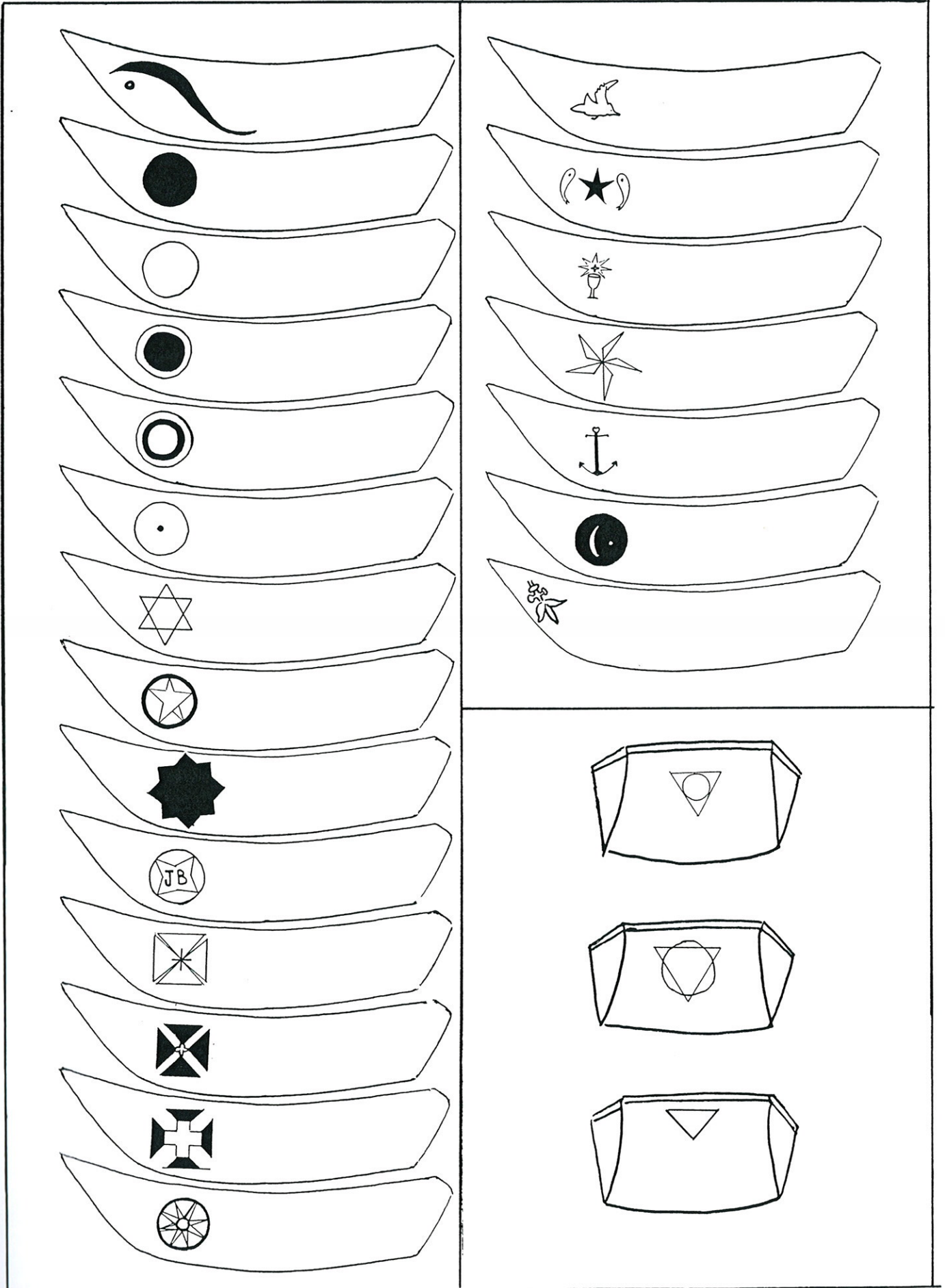
La croix du Christ est aussi le symbole de la période des grandes découvertes et de l'expansion maritime coloniale car elle est portée par l'infant Dom Henrique - connu également sous le nom de Henri le Navigateur -, devenu le Grand Maître de l'ordre (première moitié du XV<sup>e</sup> siècle). Administrateur des biens de l'ordre du Christ, le Navigateur fait arborer la croix sur les voiles des caravelles. Aujourd'hui encore, le séculaire quatre-mâts barque *Sagrès* porte sur chacune de ses voiles la croix rouge du Christ.

Après des périodes où la croix du Christ a été délaissée au profit d'imageries plus modernes ou profanes, après 1926, lorsque le nouveau régime nationaliste est mis en place, celui-ci, mettant l'accent sur le glorieux passé maritime du Portugal, redonne à la croix une nouvelle force symbolique. De nombreuses commémorations sont organisées et la croix du Christ emblématique réapparaît notamment sur les proues des embarcations comme dans la période de la grande exposition de 1940, également tournée vers les conquêtes maritimes. La perspective de la grande exposition de Lisbonne, prévue pour 1998, dont la croix du Christ est l'emblème, explique ce nouvel engouement pour la croix depuis quelques années dans les communautés de pêcheurs.

(1) Sécularisé, il devient l'ordre du Christ en 1789.

(2) Les Portugais battent les Catillans en 1485.

Fig. 32 - DECORS DE PROUES ET DE POUPES -



La croix du Christ a les branches qui s'élargissent en s'incurvant à leurs extrémités. Elle est généralement bicolore - rouge-blanc, vert-blanc, noir-blanc... Le contraste des couleurs et les contours, plus ou moins larges et stylisés, produisent un effet d'optique selon que l'oeil se focalise sur le centre ou les abords du dessin, produisant ainsi de nombreuses variantes du symbole original. Les branches paraissent alors plus ou moins longues et les extrémités plus ou moins pattées.

L'oeil, du type égyptien, est un emblème que l'on retrouve dans bien des communautés de pêcheurs. Le symbolisme de la paire d'yeux sacrés, expliqué par l'histoire religieuse égyptienne<sup>1</sup> et repris par certains auteurs, a peut-être influencé l'imaginaire lusitanien au temps des invasions et du nomadisme maritimes mais aujourd'hui, dans le discours des pêcheurs nazaréens, il n'en reste aucune trace. Pour ces derniers, il s'agit de l'oeil du poisson (*olho do peixe*). Bien que l'animal fut jadis le symbole des premiers chrétiens, les pêcheurs n'y font jamais référence. Ce poisson c'est celui qu'ils poursuivent, qu'ils pêchent et qu'ils ne peuvent s'empêcher d'admirer pour leurs formes, leurs teintes et leurs reflets. Il n'est donc pas étonnant qu'ils donnent à leurs embarcations le regard d'un bel animal qu'ils côtoient chaque jour. Cependant, la barque reste inanimée car attribuer à l'objet un organe des sens comme la vue ne signifie pas que les pêcheurs considèrent celui-ci comme vivant, voire comme ayant une "âme".

L'oeil est aussi représenté par un simple rond (*bola*) que l'on retrouve sur de nombreuses embarcations.

(1) Il s'agit des yeux du Dieu Horus, le droit étant le soleil et le gauche la lune. La mer représentant la voie royale, il n'est donc pas étonnant de voir que le ciel fut imaginé comme une mer où les dieux Râ et Osiris voyageaient dans leur barque.

Aussi loin que remonte la mémoire collective, celle-ci témoigne de la présence de ces cercles sur les plus anciennes embarcations nazaréennes comme la barque *catraio* et la barque *bico*. Le senneur *galeão Victoria* avait trois ronds noirs sur fond blanc, le *Praiense* trois ronds rouges sur fond jaune, le *Catatau* un rond vert sur fond blanc à la proue (Figure 31-B). Le *Catatau II* avait un large cercle peint à sa proue mais dans lequel était dessinée naïvement une figure dont les yeux, la bouche et le nez étaient de simples traits horizontaux et verticaux.

Cet oeil abstrait est parfois porté au centre d'un triangle d'une autre couleur. Il peut porter également un point en son centre figurant ainsi l'iris de l'oeil (*a mina do olho*).

Selon les Nazaréens, l'étoile à six branches, formée par deux triangles équilatéraux parallèles mais en sens inversé, serait une représentation récente de l'antique oeil égyptien mais rien ne me permet de l'affirmer. Cette étoile est peinte sur de nombreuses coques et offre un pouvoir magique proportionnel à la puissance de la représentation symbolique que les pêcheurs lui attribuent. Nous trouvons également l'étoile à quatre, cinq, huit branches droites ou penchées, des oiseaux de mer figés dans leur vol - albatros ou mouette :

*"Les pêcheurs aiment beaucoup les mouettes parce que dans le passé elles aidaient les pêcheurs des senneurs qui n'avaient ni sondes, ni engins pour savoir s'ils croisaient un banc de poisson. Seule la présence des oiseaux les renseignaient et lorsque ceux-ci plongeaient et remontaient avec un poisson, le patron donnait l'ordre de caler le filet.*

*La mouette c'est le symbole et la compagne du pêcheur. Les Nazaréens ont remarqué voilà trois-quatre ans que de nombreuses mouettes étaient arrivées près de la côte et qu'elles avaient faim parce que le poisson*

*disparaît. Les femmes sont venues nourrir alors les mouettes avec les restes de leurs repas."*

Plus récemment les couleurs d'équipes de football sont apparues sur les étraves comme les initiales du propriétaire. Une casquette rouge est peinte à la proue d'une autre unité parce que l'homme qui en était le propriétaire avait pour sobriquet le nom de "Boné" désignant une coiffure d'homme sans rebord. Son fils, devenu propriétaire, a conservé l'emblème familial.

Le matériel de pêche en rapport avec l'embarcation - bouée, calebasse, etc. - était traditionnellement peint du même code de couleurs :

*"C'était une tradition mais surtout c'était obligatoire, fondamental; c'était la seule façon de pouvoir les reconnaître en mer."*

Les objets personnels, comme la boîte de bois cylindrique, servant jadis à transporter les aliments à bord (*foquim*)(Figure 33/n°3), étaient peints également mais chaque pêcheur usait d'un coloris différent pour les distinguer des autres. Aujourd'hui, les sacs de plastique provenant des supermarchés remplacent cette boîte. Et l'ancienne calebasse peinte est une bouée de plastique à la couleur conventionnelle (blanche, orange ou jaune) et à la forme rappelant vaguement celle du fruit en question.

Il existe d'autres modèles de protection et de pratique de défense des activités halieutiques de l'homme que les peintures figuratives.

Sur les embarcations mâtées ou possédant une antenne, nous retrouvons suspendue la variété d'objets propres à d'autres communautés maritimes. Les cornes de taureau par exemple, amulette très courue dans des régions d'élevage (de nombreux chalutiers camarguais en portent une

-1-

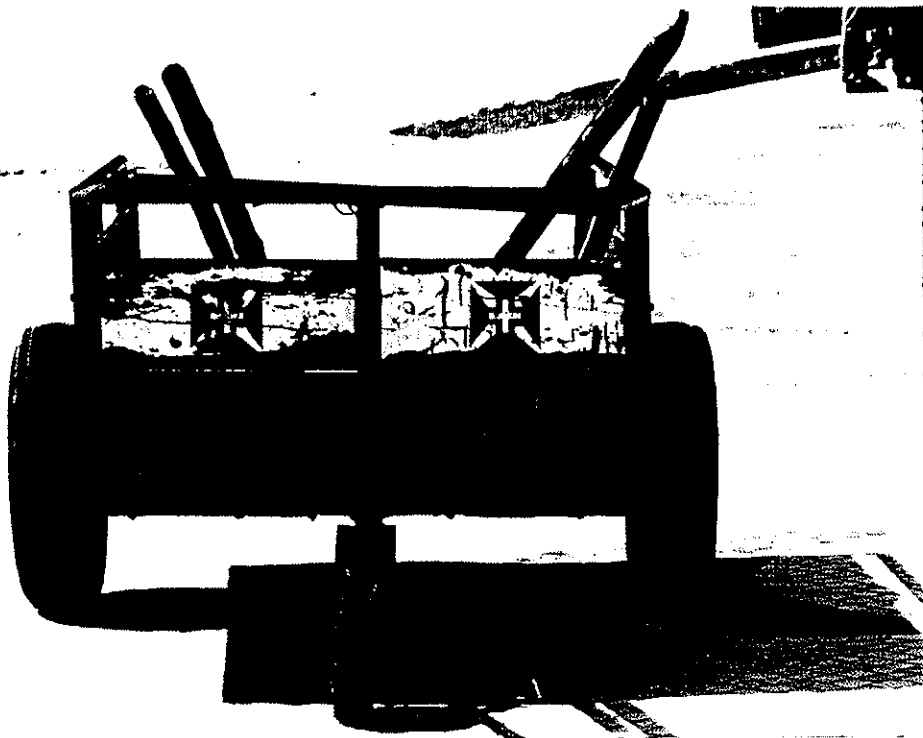
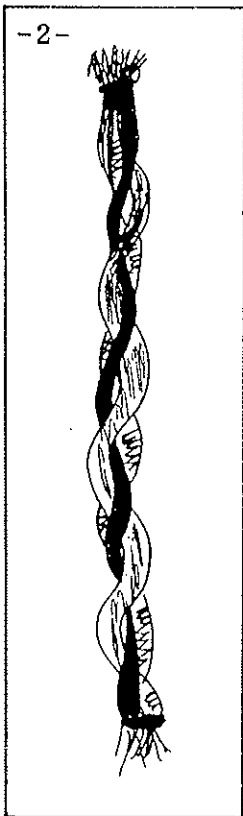


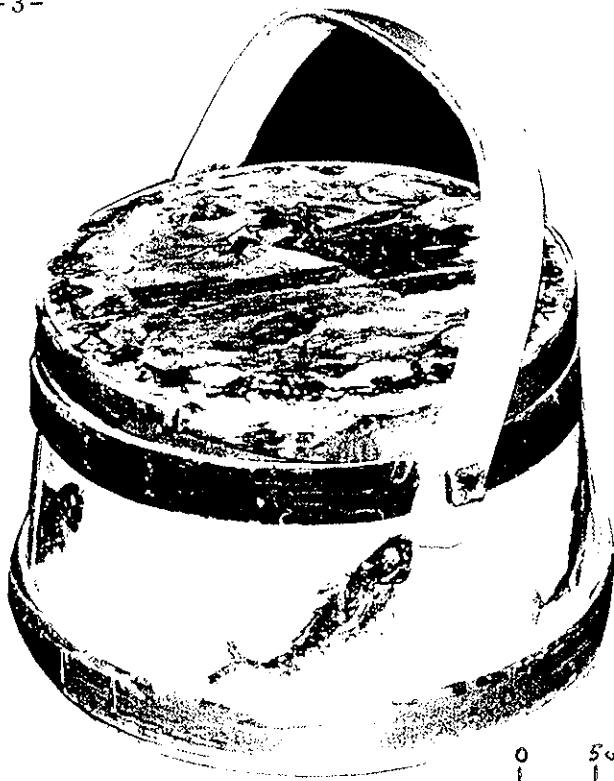
Fig. 33 - ACCESSOIRES DU PECHEUR

-2-



1. Chariot de transport de la senne de plage décoré de Croix du Christ
2. Archote : torche en corde tressée
3. Foquim : boîte de transport du repas en mer

-3-



paire en haut d'un mât), les cornes de bouc, le fer à cheval ou d'âne trouvé par terre comptent parmi les fétiches les plus largement diffusés et appréciés au Portugal.

Les cornes de taureau sont généralement fixées en haut du mât de charge le plus élevé et les autres sont suspendues aux câbles reliant transversalement les mâts.

La corne, symbole particulièrement lié à la puissance virile par sa forme suggestive et par sa fonction naturelle, est l'image de l'arme puissante. Elle est tout particulièrement destinée à intercepter toute action maléfique préjudiciable au labeur. On remarque une certaine prédominance des cornes de bouc par rapport à celles de taureau. La force que détient cette corne est si forte que la légende raconte que Cyprien attacha Lucifer avec une chaîne faite de cornes de boucs vierges. Les Nazaréens expliquent ce choix "parce qu'elles sont davantage travaillées (recourbées et stratifiées) alors elles donnent plus de chance". Une vachette en matière plastique ou encore une affiche publicitaire pour une course de taureaux rappellent encore le pouvoir des cornes.

De petits objets hétéroclites, comme des sucettes géantes et des pots de chambre miniatures, sont suspendus aux câbles transversaux reliant les deux mâts de charge.

*"La sucette c'est pareil que le pot de chambre. Par exemple, quand un couple se dispute, le mari et la femme sont en colère. En général, quand un enfant crie on lui met une sucette dans la bouche pour qu'il se taise. L'idée est la même. Alors l'un des deux peut aller pendre à sa fenêtre une sucette. C'est pour faire comprendre à l'autre "qu'il doit la fermer!". Pour le pot de chambre, c'est déjà arrivé qu'une femme en colère vis-à-vis d'une autre femme, une voisine par exemple, dépose son pot de chambre exprès devant sa porte, ou à sa fenêtre, à la vue de tous, c'est une*

*façon de dire à l'autre - "Ta gueule et merde". C'est un acte de provocation !"*

Certaines embarcations vont jusqu'à pendre 13 sucettes pour favoriser la chance :

*"Quand une barque a beaucoup de chance et qu'elle a une sucette suspendue, ça veut dire qu'elle va contre le mauvais sort. C'est un peu comme si on disait "tais-toi" au mauvais sort !"*

Les amulettes anthropomorphes sont répandues. Il peut s'agir de poupées empalées sur une vergue ou d'ours en peluche embrochés sur une antenne et, plus scabreux encore, de poupées gonflables ligotées au dessus de la timonerie.

A l'intérieur de la timonerie, seuls les objets pieux - ou considérés comme tel - sont présents. Statuettes de la Vierge ou images pieuses - Sainte Filomène, Sainte Rita, Notre-Dame de Nazaré, Sainte Maria-Adelaïde, Sainte Thérèse... - sont en concurrence avec l'image d'un personnage contemporain - le Docteur Sousa Oliveira :

*"Le docteur Sousa fut un médecin très généreux qui est mort il y a peu de temps. Il n'a pas été béatifié mais les gens au Portugal le prient et l'invoquent lorsqu'ils sont dans la peine. Ils pensent qu'il peut opérer encore à travers des séances de spiritisme. Des photographies de lui ont été tirées et on en trouve à l'intérieur des timoneries."<sup>1</sup>*

Faut-il donner un pouvoir magique de lutte contre le mauvais oeil à l'ensemble de ces objets? Ont-ils tous force de talisman? Appellent-ils à la protection de

(1) Ce personnage est décédé entre 1920 et 1930.

l'embarcation et de son équipage? Favorisent-ils les prises? A ces questions, on serait tenté de répondre par l'affirmative. Certes, il n'est pas à dédaigner qu'à Nazaré, la frontière entre croyance et superstition soit mince et floue comme le montre le discours à double-sens de ce pêcheur :

*"Les objets pendus aux mâts, ça n'a pas de rapport avec la superstition. Je ne suis pas d'accord! Et les dessins peints sur la coque, c'est simplement un dessin qui plaît au pêcheur. Il n'y a pas de superstition ici. Il y a des actes seulement en relation avec la religion chrétienne (...). On dit quand on va en mer que : "Nous y allons avec Dieu" (Vamos là com Deus).*

*Les cornes c'est différent, ça a une relation avec la foi. Avec les cornes on peut avoir de la chance."*

Les Nazaréens croient en Dieu mais aussi au "mauvais oeil" (*mau olho*) et les femmes d'ici ont la réputation d'être des sorcières dont les opérations de sorcellerie sont reconnues pour être efficaces :

*"Lorsque la barque était neuve ou que la barque ne pêchait pas (o barco não pescava), le patron faisait appel au prêtre pour bénir l'embarcation. Ca se passait la nuit, à la lueur des flambeaux, pour rendre la cérémonie plus secrète. Les hommes de l'équipage étaient présents et leurs femmes, agenouillées, priaient avec eux. Le prêtre aspergeait l'embarcation d'eau bénite. Mais le lendemain, c'était au tour de la sorcière. Le père de ma femme trouvait qu'il pêchait mal. Sa mère est alors sortie de la maison et elle est allée jusqu'à Figueira de Foz (86 km de Nazaré) où il y avait une sorcière très connue. La sorcière conversa avec elle puis lui dit : "Pars contente, tu seras exhaussée". Et quand la femme retourna à Nazaré, le*

*filet était plein de poissons. Mais l'action de la sorcière n'est pas toujours celle que l'on croit. Il y avait deux individus de Nazaré qui avaient chacun une barque et ils créèrent une société. Comme ils pêchaient mal, ce sont leurs femmes qui pensèrent résoudre la question en envoyant quelqu'un voir la sorcière de Valado (5 km de Nazaré). Elles donnèrent 300 escudos à deux hommes de l'équipage mais, en chemin, ils s'arrêtèrent pour boire à la taverne et dépensèrent tout l'argent. Quand ils rentrèrent à Nazaré, ils ne dirent rien et pourtant sans avoir vu la sorcière l'équipage pêcha beaucoup de poissons."*

Le dur métier de pêcheur où le hasard des prises et les risques de mort sont sans cesse présents à l'esprit, permet de penser qu'il y a parfois, dans ces signes extérieurs, une représentation magico-religieuse. Ce que l'on peut avancer, c'est que les peintures figuratives et les talismans ont pour rôle non de produire un résultat mais d'empêcher les forces occultes de paralyser l'action naturellement efficace de la main de l'homme. Il s'agit de la création d'un dispositif protecteur, d'un barrage établi contre le "mauvais oeil", créant ainsi une force invisible contraires au pouvoir maléfique :

*"Les cornes sont pour lutter contre les imprécations des sorcières qui pourraient être faites à l'encontre de l'embarcation. C'est une protection contre le mauvais oeil. Pour ça, les pêcheurs utilisent aussi les fers à cheval contre les mauvais sorts <sup>1</sup>."*

La poupée - ou la peluche qui en est une représentation humoristique - aurait davantage de lien avec la sorcellerie car à travers celle-ci, il est possible de transmettre le

(1) Bien que souvent cité par les Nazaréens, cet objet n'a pas été répertorié dans notre inventaire.

bien ou le mal. La poupée est liée à la magie :

*"L'objet est une protection pour l'embarcation et les hommes. On pense que quelqu'un qui a de la chance à terre, qui a une belle maison, de l'argent, une famille, ne peut avoir aussi de la chance en mer. Il faut donc conjurer le sort."*

Mais pour de nombreux objets exposés, il s'agit, comme pour d'autres corporations, d'un mode de reconnaissance où l'identification se fait par l'originalité de l'objet suspendu. L'utilisation d'objets à des fins purement décoratives, et aux effets comiques, est comparable à celle des gadgets qui pendent aux rétroviseurs des véhicules routiers ou qui décorent l'intérieur des cabines. Les pages centrales des magazines masculins, collées sur les vitres de la timonerie et tournant "pudiquement" le dos à l'image sainte omniprésente à l'intérieur de la cabine, sont donc exposées à la vue de tous, pêcheurs de l'embarcation comme pêcheurs des autres unités qui croisent celle-ci. On ne peut ignorer l'effet comique que suscite la vue de cette image entre les hommes des différents équipages. Ce "clin d'oeil" lancé d'une embarcation à l'autre, incite les hommes à la connivence ce qui resserre les liens entre les membres de la communauté. Dans un autre esprit, la présence des sucettes et des pots de chambre sont l'illustration de ces "messages subliminaux" lancés d'un équipage à un autre. Certes à terre, l'exposition de ces objets a un effet négatif mais, dès lors que le message est transmis d'une embarcation, il perd de son pouvoir insultant. Il devient un "pied de nez" que l'on peut comparer au geste de tendre le poing en brandissant le majeur en direction d'autrui, qu'ont coutume de faire certains pêcheurs à l'adresse d'un autre équipage qu'ils croisent en mer. Car dans certains cas, ce geste - et le message qu'il transmet - peut être un message porteur de chance.

Pour lutter contre le mauvais sort ou pour avoir de la chance, le pêcheur n'hésite pas à recourir aux sacrements du prêtre et sa femme, aux incantations de la sorcière.

Dans une communauté qui fonde son développement économique à partir d'une activité où le hasard est un élément du quotidien, qui trouve une source de rendement dans une profession où le danger et la mort sont sans cesse présents, où malgré les efforts, les engins rapportent parfois à peine de quoi remplir les ventres creux, où la souffrance et la lutte sont inscrites dans les mémoires, il est évident que pour combattre ces ennemis invisibles, le pêcheur ne peut se contenter de son seul courage même si celui-ci est grand. Il doit faire appel aux forces extérieures, aux forces divines, pour combattre sa peur. Aussi, c'est sans honte que les hommes sont nombreux à Nazaré à reconnaître que :

*"...de la superstition, il y en a ici, parce que les hommes ont peur..."*

Pour combattre cette peur, les hommes ont recours à tous les moyens dont ils disposent : signes cabalistiques, talismans, prières, etc. Mais les vœux qu'ils forment sont tous à l'adresse de l'embarcation et seulement d'elle, car si celle-ci a de la chance, les hommes en auront en conséquence. La chance des hommes se mesure à celle de l'embarcation. Comme cela a été souligné précédemment, les pêcheurs donnent à l'embarcation un pouvoir d'action :

*"... Lorsque la barque... ne pêchait pas, le patron faisait appel au prêtre pour bénir l'embarcation."*

C'est en effet la barque qui pêche et les hommes, seulement par son intermédiaire. Les pêcheurs disent rarement que l'homme est responsable d'une mauvaise pêche. Si les prises sont faibles, c'est parce que la barque ne pêche pas. Il faut alors agir en conséquence pour protéger l'embarcation

du "mauvais oeil". En concentrant sur l'embarcation tous ces actes de foi, toutes ces marques d'espérance, cela suffit à la protection des hommes.

Dire que la barque pêche ou ne pêche pas, c'est aussi lui attribuer des compétences humaines. C'est une identification de l'objet à l'homme; "*la barque est un pêcheur*" et comme tel, elle porte un nom, un numéro d'immatriculation porté sur un rôle, des caractéristiques propres qui lui donnent une identité et elle reçoit également une part sur les prises comme chacun des membres d'un équipage.

Mais l'embarcation est aussi un espace, un univers clos où des hommes travaillent en collaboration étroite. Et ce qui différencie les membres d'un équipage de pêche par rapport à ceux d'une autre corporation, c'est le sentiment qu'ils ont tous d'appartenir à une association et c'est dans l'unité que les pêcheurs puisent leur force. Les hommes d'un même équipage forment une "famille inventée" dont la finalité économique et l'intérêt commun scellent l'entente. Cependant, ceux-ci ont un point commun avec les "gens de voyage", qu'ils soient marins ou routiers, c'est de recréer un cadre familial dans lequel ils peuvent se reconnaître. Ainsi, les pêcheurs marquent-ils leur espace - l'embarcation - d'une empreinte collective, personnelle et originale pouvant se distinguer des autres.

## B) MODES DE DESIGNATION

Parallèlement à l'identification des embarcations qui se fait par le biais de marques extérieures personnalisées et par celui de l'attribution d'un nom, il est un autre mode d'identification qui appartient, quant à lui, au domaine de la linguistique : il s'agit du vocabulaire maritime.

Les termes du lexique propre à chaque communauté de pêcheurs ont été longtemps les seuls en usage au Portugal, au point d'influer sur les vocabulaires administratifs locaux. Le vocabulaire maritime national, dicté aujourd'hui par l'Administration centrale, s'est s'enrichi de mots provenant directement du langage imagé des pêcheurs. Nous en trouvons des exemples dans les registres de la capitainerie de Nazaré. Les agents ont constitué, au cours des temps, un lexique technique calqué sur celui des pêcheurs, en accentuant cependant la forme initiale (description et destination de l'engin) pour consigner alors sur les rôles d'armement des appellations devenues de véritables formules descriptives dont la structure importe davantage que le vocabulaire.

En tentant de dresser l'inventaire des embarcations à partir des rôles, outre l'influence du parler des pêcheurs sur le lexique administratif local, on constate une diversité d'expressions vernaculaires qui engendre une certaine confusion et des erreurs dans la reconnaissance des types d'embarcation. La difficulté pour effectuer un recensement des senneurs *galeão*, inscrits à Nazaré entre 1900 et 1930, en est un exemple. Sous le vocable *galeão*, une quinzaine d'embarcations sont officiellement enregistrées durant cette période mais nous savons aujourd'hui qu'ils furent à une époque, deux fois plus nombreux.

Analyser le parler des pêcheurs en tant que code de traduction identitaire n'est donc pas la seule raison de

cette étude. Il m'a également paru nécessaire de présenter les différents lexiques qui peuvent être utilisés par l'enquêteur comme un outil d'inter-traduction et de comparaison.

Les différents termes employés selon les époques et les intéressés sont présentés sous la forme d'un tableau (15) où sont mis en parallèle les vocables issus du parler des pêcheurs et les diverses "traductions" qui en ont été faites par l'administration locale, sans oublier celles des ethnographes locaux ou étrangers. Ces trois lexiques - administratif, vernaculaire, "savant" - sont dressés selon un ordre répondant à des critères différents.

Le lexique administratif a été établi selon un ordre chronologique, montrant ainsi l'évolution de ce vocabulaire au fur et à mesure que nous nous rapprochons de notre époque. Les appellations propres aux pêcheurs sont énumérées selon le degré d'importance qu'ils donnent eux-mêmes à ces termes, allant de l'expression la plus usitée à la moins courante. Les termes recueillis dans les ouvrages d'historiens ou d'érudits locaux, et repris parfois dans les expositions et les écrits divers - brochures, articles, etc. - sont énumérés sans ordre préférentiel.

#### a- Correspondances et référents

L'analyse des modes de désignation a pour objectif d'étayer la thèse que le vocabulaire maritime nazaréen est constitué de vocables dont les origines reposent sur une interdépendance de l'objet - l'embarcation - aux trois éléments concourant à la pratique de la pêche : la technique employée - terme recoupant à la fois les caractéristiques techniques de l'embarcation et celles de l'engin de pêche qui lui est associé -, le choix du "territoire" - la zone exploitée - et la finalité - la pêche d'une espèce.

TABLEAU 15  
- VOCABULAIRE MARITIME ET VARIANTES LOCALES

ADMINISTRATIF: Capitainerie	VERNACULAIRE: Pêcheurs	SAVANT: Erudits
<u>EMBARCATIONS et engins utilisés</u>		
<p><u>BARQUE A LA PROUE EN BEC (senne de plage):</u></p> <p>Embarcação arte da chavega (embarcation filet senne de plage) Barco de pesca do serviço arte chavega (barque de pêche au service senne de plage) Barco pesca serviço xávega (barque pêche service senne de plage) Barco de pesca de arrasto(1) (barque de pêche de traînage) Pesca com rede xávega (barque de pêche avec filet senne de plage) Barco de pesca com rede arrasto (Barque de pêche avec filet de traîne) Barco de pesca arrasto com rede xávega (barque de pêche à la traîne avec filet senne de plage) Chato ("plat")(2)</p> <p><u>BARQUE A LA PROUE EN BEC (filet à crabe):</u></p> <p>Xávega e semelhante (senne de plage et semblable) Barco pesca caranguejo(3) (barque de pêche crabe)</p>	<p>Barco de bico (barque à bec) Bico (bec) Barco de arte xávega (barque de senne/plage) Xávega (senne de plage)</p> <p>Barco de bico (barque à bec)</p>	<p>Neta (//) Netinha (petite neta) Barco ilhavo (barque de Ilhavo) Barco da Nazaré (barque de Nazaré) Barco de bico da Nazaré (barque à bec de Nazaré) Chata ("plate")(2)</p> <p>Barco do pilado(3) (barque du crabe)</p>
<p><u>GRAND SENNEUR A RAME (grande senne tournante):</u></p> <p>Lancha Lancha-galeão Barco-cerco (barque cercle)(4) Galeão</p> <p><u>SES AUXILIAIRES:</u></p> <p>Auxiliar-galeão (auxiliaire galeão) Lancha-vigia (barque vigie) Batel serviço do galêao (barque service du galeão) Barca serviço do galeão (barque service du galeão) Barco serviço cerco americano (barque service cercle americain)(4)</p>	<p>Galêao</p> <p>Vigia (Vigie) Barca (barque)</p>	<p>Galeão</p> <p>Lancha (barque)</p>
<p><u>PETIT SENNEUR A RAME (petite senne tournante):</u></p> <p>Traineira (senneur) Traineirinha (petit senneur) Barco de pesca traineira a remos (barque de pêche senneur à rame) Barco de pesca dentro enseiada (barque de pêche dans l'enceinte) Barco de pesca costeira e do fundo chato (barque de pêche côtière et à fond plat) Candil ( // ) Sacada (filet soulevé)</p>	<p>Barco do candil(5) (barque à lampe) Candil (petite senne)</p>	<p>Barco-do-candil</p> <p>Traineirinha (petit senneur) Chata ("plate")</p>

<p><u>SES AUXILIAIRES:</u></p> <p>Vigia de traineira (vigie de senneur) Barca da pesca costeira (barque de pêche côtière) Lancha ( // ) Barca de pesca da sardinha e alto (pêche à la sardine et hauturière) Barca rede de traineira a alto (barque filet de senneur et hauturier) Vigia serviço traineira (vigie service senneur) Serviço auxiliar pesca candil (service auxiliaire pêche lampe)</p>	<p>Vigia (vigie) Lanchinha (petite barque) Barca (barque) Barco da rede (barque au filet)</p>	<p>Lanchinha (petite barque)</p>
<p><u>SENNEUR A MOTEUR (senne tournante):</u></p> <p>Vapor-traineira (senneur à vapeur) Traineira (senneur) Traineira a gasolina (senneur à essence) Barco com rede traineira (barque avec filet de senneur) Barco de pesca da sardinha com rede traineira (barque de pêche à la sardine avec filet de senneur) Barco de pesca da sardinha com arte traineira (barque de pêche à la sardine avec le filet de la senne) Traineira com motor (senneur avec moteur) Traineira-pequena (petit senneur)</p>	<p>Traineira (senneurs)</p>	<p>Traineira (senneur) Cercadora (senneur)</p>
<p><u>SENNEUR A MOTEUR ET RADAR (senne tournante):</u></p> <p>Cercadora (senneur)</p>	<p>Rapa (senneur) Cercadora</p>	<p>Rapa (senneur) Cercadora</p>
<p><u>GRANDE BARQUE NON-PONTEE A RAME (madrague):</u></p> <p>Barco serviço valenciana (barque service (grande) madrague) Barca serviço valenciana (barque service (grande) madrague) Barco serviço redonda (barque service (petite) madrague) Barco serviço de armação (barque service de madrague) Batel de serviço (batelet de service) Barco de serviço (barque de service)</p> <p><u>AUXILIAIRES:</u></p> <p>Barco conductor pesca armação (barque direction pêche madrague)</p>	<p>Barca da armação (barque de la madrague) Batel de armação (batelet de madrague)</p> <p>Barca da testa (barque de tête) Barca das portas (barque des portes) Barca das gachas (barque des gachas) Barca testinha(6) (barque de la petite tête)</p>	<p>Barca de armação</p> <p>Chatinha (petite "plate")</p>

<p><b>EMBARCATION A VOILE OU A MOTEUR (palangre hauturière):</b></p> <p>Catraio(5) (canot/yole) Barco de pesca do alto-mar (barque de pêche en haute mer) Barco de pesca do alto (barque de pêche hauturière) Batel de pesca (barque de pêche) Bote aparelho de anzol (bateau pour appareil à hameçon) Bote (bateau) Motor pesca alto (moteur pêche hauturière)</p>	<p>Catraio ( // ) Batel do alto (batelet hauturier) Bote do alto (bateau hauturier) Bote (bateau)</p>	<p>Catraio ou bote ( // ou bateau) Barco carreira de mar e fora (yole de mer et d'extérieur)</p>
<p><b>EMBARCATION A VOILE OU A MOTEUR (palangre côtière):</b></p> <p>Barco de pesca local (barque de pêche locale) Batel da cana com aparelho de espinel (barque de "cana" avec appareil à hameçon)(7) Barco de pesca costeira do alto (barque de pêche côtière hauturière) Barco de pesca costeira com anzol (barque de pêche côtière avec hameçon) Barco de pesca local com aparelho de anzol (barque de pêche locale avec appareil à hameçon) Barco de pesca local com linha (barque de pêche locale avec ligne) Lancha (barque) Bote com remos (bateau avec rames) Bote (bateau)</p>	<p>Batel (barque) Lancha (barque) Bote pequeno (petit bateau)</p>	
<p><b>EMBARCATION A VOILE OU A MOTEUR (filet maillant):</b></p> <p>Motor pesca costeira (moteur pêche côtière) Barco de pesca da lagosta (barque de pêche à la langouste) Barco de pesca costeira (barque de pêche côtière) Robaleira (<i>"barque pour la pêche au loup"</i>) Barco da lagosta (barque pour la langouste) Batel de lagosta (barque pour la langouste) Barco local com motor (barque locale avec moteur) Lancha (barque) Bote (bateau)</p>	<p>Bote (bateau) Lancha (barque)</p> <p>Robaleira</p>	<p>Barco da pesca da pescada (barque de pêche du merlan)</p> <p>Robaleira(8)</p> <p>Caique (caiique)(9)</p>

(1) Du verbe "arrastar" (arracher, draguer), comparaison faite avec l'action du filet chalut auquel il est donné le terme de "arte de arrastar" (filet de traîne).

(2) L'adjectif signifiant "plate" (ou plat) et aussi utilisé comme substantif pour l'embarcation à fond plat.

(3) "Pilado" et "caranguejo" sont synonymes de "crabe".

(4) La grande senne tournante s'appelle "cerco" ou "cerco americano".

(5) Candil signifie en portugais ancien "lampe" et désigne l'embarcation et le filet destinés à la pêche au lamparo.

(6) Ces quatre embarcations sont désignées selon leur poste de travail.

(7) Cana est une zone de pêche hauturière.

(8) Barque des plages de Vieira et Pedrogão.

(9) Petit bâtiment ponté à deux mâts, pointue à l'avant.

## 1- Association de l'objet à la technique

Le vocabulaire maritime des pêcheurs est principalement fondé sur une association entre les objets et leurs destinations. Ce raisonnement établit des correspondances entre deux ou plusieurs objets de pensée essentiellement différents que sont, dans ce cas précis, les embarcations et les engins de pêches. Par conséquent, en étudiant le lexique technique des divers types d'embarcations, j'étudiais par la même occasion celui des outils de pêche auquel il se réfère.

Le vocabulaire de désignation des embarcations est relativement restreint chez les pêcheurs. Interrogés sur le sujet, ils s'appliquent à répondre avec précision, donnant les termes qu'ils considèrent comme étant les seuls conformes - exemple : *barco do candil* - excluant ainsi tous les dérivés locaux "inventés par les fonctionnaires" comme ils disent.

Les pêcheurs nomment en établissant une correspondance entre des outils de nature différente - l'embarcation et l'engin de pêche - mais destinés à la même fin : attraper du poisson. Par exemple, les senneurs et leurs filets sont désignés *barque à lamparo* et *filet à lamparo* (*barco do candil* et *rede do candil*), *traineira* et *filet traineira* (*traineira* et *rede traineira*); l'embarcation destinée à la pêche à la madrague *barque de madrague* et son *filet madrague valencienne* (*barco de armação* et *armação valenciana*), etc. Il en est de même pour l'embarcation destinée à la pêche à la senne de plage, que les pêcheurs appellent *barque à bec* (*barco de bico*) lorsqu'ils la désignent en dehors de tout contexte technique, et qu'ils rebaptisent *barque pour l'art de la senne de plage* (*barco arte xávega*) quand ils la mettent en situation avec son *filet pour l'art de la senne de plage* (*rede de arte xávega*).

Entre eux et pour simplifier le parler quotidien, les pêcheurs réduisent ces appellations en choisissant alors de conserver soit le terme donnant la caractéristique de

l'embarcation - la proue pointue (*bico*) -, soit sa finalité professionnelle quand ils mettent l'accent sur l'engin de pêche utilisé - la senne de plage (*xávega*) -, ou encore sur la méthode de pêche - la pêche à la lumière - comme le traduit le vocable *candil* qui désigne une lampe en portugais ancien et qui était également le nom que les pêcheurs donnaient à la phosphorescence des eaux. Ce phénomène a été décrit par les pêcheurs de Setubal qui pêchaient le merlan en haute mer et disposaient près des hameçons un morceau de poisson frotté avec du foie d'aigle commun (*Myliobatis aquila* (Linné, 1758)) qu'ils surnommaient *candil*, parce celui-ci avait la propriété de produire une clarté attirant le poisson vers l'appât.

Certaines unités ayant une action spécifique à accomplir au cours de l'activité de pêche portent un nom dont usent seulement les pêcheurs lorsqu'ils sont à bord et en phase de pêche. C'est le cas notamment des embarcations auxiliaires travaillant avec des madragues. Chacune d'elle occupe une position par rapport au filet que signale son nom - *barque de tête* (*barca de testa*), *barque des portes* (*barca das portas*). Les auxiliaires des premiers senneurs sont des *vigies* (*vigia*) lorsqu'elles sont employées pour l'observation et la recherche des bancs ou simplement des *barques* (*barca*) pour les interventions annexes comme le transport du poisson vers la terre. Dans le passé, les grands senneurs, difficiles à manoeuvrer, étaient aidés par des petites barques dont l'une transportait et calait le filet. Les pêcheurs l'appelaient alors *barque à filet* (*barco da rede*). A terre, ces embarcations perdent leurs désignations parce qu'elles perdent leur spécificité. En effet, il s'agit pour beaucoup, et pour les plus petites unités en particulier, de barques/*lancha* dont j'ai souligné les caractéristiques qui permettaient une adaptation aux différents milieux comme aux différentes techniques, aboutissant à la diffusion large de ce type d'embarcation tout le long du littoral portugais.

On relève un autre phénomène d'association avec la finalité technique entre une embarcation et l'outil de pêche même lorsque l'outil n'est pas à l'origine destiné à l'embarcation mais que celui-ci lui est attribué dans certaines circonstances. C'est le cas du *barco do candil* qui a remplacé peu à peu le traditionnel *barco de bico*. Ce dernier a disparu dans les années 1970 mais la technique de la senne de plage a perduré jusqu'à nos jours. Il a donc fallu trouver une unité de substitution. Le *barco do candil*, dont les caractéristiques sont proches de l'embarcation disparue, est aujourd'hui utilisé pour mouiller les sennes de plage. Ainsi dès 1975, l'auteur d'un ouvrage portant sur le vocabulaire maritime portugais écrit sous une photographie montrant un *barco do candil* la légende suivante: "*Nazaré - la barque du filet senne de plage*" (*Nazaré - o barco de arte xávega*" (Lopes, p.126)) alors que les derniers de cette catégorie étaient encore en usage dans l'anse de Nazaré. Cet exemple montre que l'association s'est faite à partir d'un transfert de technologie d'une embarcation à une autre. Cette action assimilatrice basée sur des ressemblances fonctionnelles ne s'est cependant pas appliquée à la *lança* lorsque celle-ci a remplacé les derniers *barco do candil* dans la pêche locale à la senne tournante.

## 2- Association de l'objet à l'espèce pêchée

Les techniques ne sont pas les seules références utilisées par les hommes pour désigner leurs embarcations. Parfois, c'est le nom de l'espèce recherchée qui détermine le vocable. Il peut s'agir de la "pêche au crabe", "à la langouste", "au loup"...

L'embarcation à la proue en forme de bec, utilisée traditionnellement pour la senne de plage, apparaît alors sporadiquement sous une autre appellation. Durant plusieurs années (de 1919 à 1940 environ) et en raison de la

similitude des zones de pêche exploitées, la pêche au crabe est pratiquée par ceux-là même qui pêchent à la senne de plage. Peu à peu, cette activité parallèle, et initialement secondaire (nous trouvons alors la mention : *senne de plage et similaire (xávega e semelhante)* pour désigner l'embarcation utilisée) prend une telle importance économique que certains pêcheurs en font une activité principale. Dans la phase florissante de cette activité, de 1920 à 1935, les patrons de pêche possèdent alors deux embarcations, l'une inscrite pour pêcher avec la senne de plage et l'autre avec le filet à crabe. La seconde est alors enregistrée en tenant compte de sa spécificité - *barque pêche au crabe (barco pesca caranguejo)*.

Le même procédé est adopté pour désigner l'embarcation utilisée pour pêcher la langouste - *batel da lagosta* - et son filet maillant - *rede da lagosta*.

Pour ce qui concerne la pêche au lançon, espèce utilisée comme appât pour la ligne *corrimão*, le principe d'une dénomination associée à l'espèce pêchée ne s'applique qu'à l'engin de capture - *rede de frachão*. Parce qu'il s'agit d'une activité sans réel intérêt économique et très rarement pratiquée, que les pêcheurs eux-mêmes considèrent comme ne faisant pas partie des "activités des pêcheurs professionnels", aucune embarcation ne pouvait être associée à cette pêche. Par conséquent, les rôles ne font référence à aucun moyen de production - ni l'embarcation ni même l'engin de capture que les pêcheurs nomment entre eux - parce que le personnel de la capitainerie, et c'est un fait encore aujourd'hui, ignore encore l'existence de cette pêche.

Cette "filiation des idées" connaît bien d'autres applications. C'est encore une *lancha* qui en fait l'illustration puisqu'elle se prête à de nombreuses adaptations. Celle-ci est enregistrée sous la désignation de *robaleira* lorsqu'elle est armée d'un filet de coton spécifiquement adapté pour la pêche au loup (le loup est appelé *robalo* en portugais). La *robaleira* est une

embarcation utilisée par les pêcheurs des plages de Vieira et Pedrogão administrativement rattachées à la capitainerie de Nazaré.

### 3- Association de l'objet à la zone de pêche exploitée

Presque toutes les embarcations utilisées pour la pêche hauturière sont désignées par référence à la zone de pêche. La première embarcation de ce type s'appelait *barque "carreira" de mer et extérieure (barco carreira do mar e fora)* - marquant l'éloignement de la pêcherie par rapport à la côte - puis elle fut remplacée par des embarcations désignées comme *bateau (batel ou bote)*, terme suivi systématiquement d'un vocable additionnel *do alto* le qualifiant *du haut* qui désignait indirectement la technique de pêche pour laquelle l'embarcation était destinée (*filet hauturier = rede do alto* (maillant), *appareil hauturier = aparelho do alto* (palangre), etc.).

Durant une très longue période, la pêche dite hauturière à Nazaré se limitait à la pratique de la palangre alors que les autres techniques de pêche étaient localisées le long de la côte ou à l'intérieur de l'anse. Aujourd'hui le suffixe a disparu du parler des pêcheurs parce que le vocable *bote* est suffisamment explicite à lui seul et que le métier auquel il se réfère n'est plus la palangre ou le maillant exclusivement car, en raison des circonstances économiques actuelles, ces techniques sont associées à d'autres qui peuvent être côtières comme la senne tournante. *Bote* est donc une appellation incluant toutes les techniques côtières et hauturières. Ce terme répond à la définition qu'en fit Baldaque da Silva au siècle dernier en affirmant que (p. 405) :

"...l'embarcation *catraio* - ou *bote* - est le type le plus ordinaire d'embarcation de pêche de la côte occidentale."

#### 4- Désignation de l'objet selon ses caractéristiques techniques

Comparé au lexique technique des pêcheurs qui est fondé sur une association entre l'objet et sa destination, le vocabulaire administratif nazaréen dérive davantage, quant à lui, de l'action descriptive, voire comparative, mettant en évidence les caractéristiques techniques des embarcations : ainsi les barques à fond plat (le *barco do candil*) sont enregistrées par l'administration sous le vocable *chato* signifiant "plat" (*chata* = plate) selon les ethnographes), qui peut être un emprunt du vocable désignant à Sesimbra et Costa de Caparica, une embarcation pratiquement identique et utilisée pour le transport du poisson. Les agents chargés d'enregistrer ces barques utilisèrent à l'origine un vocabulaire restreint pour les nommer. Pourtant une lecture superficielle des rôles donnerait à penser qu'il exista tout au long de notre siècle une flottille variée. En fait, il n'en n'est rien. La flottille nazaréenne est certes très originale dans les formes qu'elle revêt mais elle est plus restreinte qu'il n'y paraît. Sur un siècle de navigation et de pêche nazaréennes, on compte une dizaine d'embarcations aux caractéristiques suffisamment marquantes pour en faire des critères de distinction. Pourtant, lors de leur inventaire, a été établi une liste de 74 appellations administratives tandis que 33 sont répertoriées dans le vocabulaire des pêcheurs et 24 dans le lexique des ethnographes, dont 16 sont inconnues des pêcheurs.

La première observation qui est faite à la lecture des premiers registres, c'est que toutes les unités sont

désignées par des vocables tels que *barco*, *barca*, *batel* ou *lança*, dont la traduction est : barque, petit bateau, batelet, ..., mettant ainsi l'accent sur la relative petitesse des unités mais n'offrant aucune information quant à leurs destinations.

Sans directives officielles et sans concertation préalable entre les agents qui se sont succédé à la capitainerie de Nazaré, ceux-ci semblent avoir établi qu'en règle générale, *barco* désignait les petites embarcations à fond plat, à rame et travaillant localement dans l'anse, *barca* les barques plus massives travaillant toujours pour la pêche locale et *batel* les unités plus grandes et massives pouvant quitter l'anse et pêcher plus au large.

Les agents administratifs complètent ces vocables en suivant le schéma appliqué par les pêcheurs, en les associant soit à la finalité technique de l'objet - *barque de pêche au service de la senne de plage* (*barco de pesca do serviço arte chavega*) -, soit à la prise d'une espèce spécifique - *barque de pêche à la langouste* (*barco de pesca da lagosta*) - soit encore à la zone maritime exploitée - *barque de pêche hauturière* (*barco de pesca do alto*).

Entre le lexique des pêcheurs et celui de l'administration existent de grandes similitudes car, faute d'un lexique technique maritime national, auquel se réfèreraient tous les agents administratifs du territoire portugais, le personnel de la capitainerie de Nazaré s'est longtemps borné à retranscrire ce qui était en fait la liste des activités du pêcheur, que celui-ci énumérait lorsqu'il se présentait au service d'immatriculation - *barque de pêche à la sardine et hauturière* (*barca de pesca da sardinha e alto*). Le temps passant sans qu'aucune directive soit donnée pour casser les habitudes, le procédé n'a fait que se développer. Alors que les pêcheurs parlent toujours de *barco do candil*, l'administration fait mention tantôt de *barque de pêche dans l'anse*, de *barque de pêche à la senne à rame* ou encore de *barque de pêche côtière et à fond plat*, etc.

A l'arrivée d'un nouveau type d'embarcation dans le port de Nazaré, une période de transition a été à chaque fois nécessaire pour que le personnel de la capitainerie assimile le vocable le plus justement approprié ou le plus couramment employé sur le territoire portugais.

Durant ce laps de temps, les agents ont fait appel à des termes de substitution d'ordre comparatif. Ainsi, en 1922, ils enregistrent le premier senneur du type *traineira* (N-873-A) et cherchent à le différencier du petit senneur à rame en mettant l'accent sur son mode de locomotion en précisant que ce senneur est à *vapeur*, à *essence* ou à *moteur* (*vapor traineira*, etc.). Mais celui-ci est inscrit dans la rubrique des pêches hauturières. Ainsi, comme rien ne précise si l'embarcation utilise le filet pour lequel il est normalement destiné, les agents le désignent alors comme *barque avec filet de senneur* (*barco com rede traineira*).

Peu à peu, quelques senneurs commencent à être inscrits comme embarcations de pêche *côtier* (*costeira*) tandis que la majorité d'entre eux sont toujours assimilés aux embarcations de pêche hauturière (*do alto*), et cela selon des critères locaux relativement obscurs. Il faut attendre 1930 pour que *traineira* s'impose comme étant la référence à un type de pêche spécifique, qui est la pêche à la sardine avec une senne tournante - ce que corrobore l'appellation *barque de pêche à la sardine avec filet de senneur* (*barco de pesca da sardinha com rede traineira*) - et que l'embarcation soit dissociée de celles à bord desquelles sont pratiquées d'autres pêches côtières que sont les pêches à la ligne et au filet fixe, regroupées sous l'appellation *côtière*.

Entre-temps, ce type de senneur avait fait l'objet d'une large diffusion le long des côtes portugaises, ce qui explique l'adoption officielle du terme.

Les synonymes de *barco do candil* sont une autre illustration de la thèse qu'un vocabulaire analogique serait à l'origine des lexiques maritimes locaux. Ici, et pour bien

d'autres exemples, c'est la référence aux techniques qui est l'élément dominant par rapport à l'espace ou à la finalité.

A l'arrivée de ces petits senneurs dans le port de Nazaré, les agents inscrivent le nom du grand senneur *traineira*, réunissant ainsi les deux embarcations selon un critère technique similaire. Peu à peu, l'embarcation est différenciée de l'autre, tout d'abord en mettant l'accent sur sa petite taille *traineirinha* (sens exprimé par le suffixe diminutif *inha*) puis sur la zone d'activité - *barque de pêche à l'intérieur de l'anse (barco de pesca dentro enseada)* - et sur l'évolution de ses caractéristiques techniques - *pêche à la senne à la rame (barco de pesca traineira a remos)* - suivi plus tard par *senneur local avec moteur (traineira com motor local)*, le terme "local" restant alors l'ultime référence permettant le rapprochement avec l'activité de pêche dont il est question. C'est en 1948 que le terme *candil* (mettant l'accent sur l'utilisation de la lumière alors que les autres senneurs utilisent de plus en plus de sondeurs) remplace définitivement les autres. Et bien que l'embarcation ait été remplacée par une barque standardisée du type *lancha*, voici quelques années, c'est toujours *candil* qui figure sur les rôles d'armement.

L'embarcation standardisée qu'est la *lancha*, que nous retrouvons sous de nombreuses appellations, désigne pour les pêcheurs nazaréens une embarcation petite ou moyenne, non-pontée, avec ou sans moteur extérieur et avec laquelle on peut exercer des activités dans l'anse ou à proximité de la côte. L'agent de la capitainerie, quant à lui, a une tendance à généraliser l'emploi de ce terme et à l'utiliser comme un substantif désignant toute embarcation n'ayant pas une véritable spécificité, ni dans les formes, ni dans la destination, ou tout simplement lorsqu'il n'en connaît pas les caractéristiques. Celle-ci est alors qualifiée de *local* quand elle est utilisée dans l'anse ou de *costeira* à proximité des côtes, de *lancha com motor* quand

elle est motorisée ou de *lancha auxiliar* et *lancha vigia* quand elle est au service d'une autre embarcation.

Ces observations permettent de comprendre certaines anomalies comme le fait notamment qu'en 1949 aucune embarcation du type *lancha* ne soit inscrite alors que le sont 176 embarcations *locales* (Tableau 21). L'année suivante, on compte 6 *lancha* pour 149 *locales*. Dix années plus tard les chiffres s'équilibrent (53/72) puis s'inversent définitivement en 1970. Les *locales* ont disparu et 95 *lancha* sont enregistrées cette année-là. Pourtant il s'agit bien de la même embarcation et des mêmes techniques de pêche. On peut alors se demander pourquoi on a remplacé une appellation par une autre, alors que rien de tel ne s'est produit dans le parler des pêcheurs au cours de cette période de référence. De plus, l'administration maritime devait appliquer un décret, à partir de 1945, qui fixait un nouvel alphabet des codes d'immatriculation des embarcations, dans lequel toutes les petites unités, y compris les *lancha*, devaient être rangées dans la catégorie des *local*. Les circonstances de la disparition de ce terme, à l'échelle de l'administration nazaréenne, manquent de précision et les responsables actuels ne peuvent en expliquer le phénomène.

Il est probable que dans un souci d'uniformité, l'administration ait choisi d'enregistrer des embarcations ayant toutes - à peu de chose près - les mêmes caractéristiques techniques mais qui, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, sont employées pour des activités moins spécifiques qu'auparavant. Car entre-temps, les pêcheurs, ne pouvant plus se limiter à une pêche *locale* dans l'anse, s'arment pour des pêches côtières imposées par l'éloignement constant du poisson du rivage. La *lancha* devient alors l'embarcation la plus communément utilisée pour tout un ensemble de pratiques qui ne nécessitent pas un armement "sophistiqué" comme la pêche à la ligne, à la palangre côtière, au filet maillant côtier et à la nasse.

Si l'on étend la comparaison à tout le littoral portugais, on s'aperçoit que le terme *lança* regroupe de toute évidence des embarcations de faible tonnage mais très hétéroclites. Pour la région sud, en Algarve, il s'agit d'une grande embarcation non-pontée utilisée pour la pêche au filet suspendu, une ancienne embarcation de pêche hauturière à Caminha, une barque avec quille dans l'Ile de Terceira alors qu'à Nazaré, rappelons-le, il s'agit d'une petite embarcation à fond plat.

Dans le port de Cabanas, la *lança* est un type d'embarcations jaugeant moins de trois tonnes. Les deux autres types sont le *bote* de moins d'un tonneau et le *canoa* de quatre à sept tonnes (Filgueiras, 1965, p. 398). A partir de ces critères de définition, le *bote* de Nazaré, bien qu'ayant des caractéristiques très différentes de celles de l'embarcation en question puisqu'il possède un moteur interne, un pont et qu'il est destiné à la haute mer, est classé comme *petite barque* ou *pinasse* (*lança pequena*). Ce classement montre combien il est difficile d'établir des corrélations entre les vocabulaires locaux et la nécessité, pour l'Administration centrale, d'arriver à une uniformisation du vocabulaire maritime.

##### 5- Conséquences d'une dénomination anarchique

D'une manière générale, quelles sont les conséquences directes de ces modes de désignation ? Quel constat pouvons-nous faire ?

Certaines embarcations ont disparu du paysage nazaréen et pourtant l'administration continue de les mentionner sur les rôles. Inversement, d'autres embarcations ainsi que des techniques n'apparaissent pas nommément, ce qui pourrait laisser croire qu'elles ne se pratiquent plus ou qu'elles n'ont jamais existé. Enfin, sous un même vocable peuvent se cacher des embarcations aux caractéristiques différentes et à la finalité technique éloignée.

Il s'agit, dans le premier cas, de la disparition du dernier *barco de bico* qui a été désarmé dans les années 1970. Si l'embarcation est devenue aujourd'hui un objet de musée, la senne de plage continue cependant à être exercée à bord d'embarcations d'un type différent, le *barco do candil* ou encore la *lança*. C'est pourtant la mention "*xávega*" qui figure encore aujourd'hui sur les registres, associant ainsi embarcation et technique. La disparition officielle de l'embarcation à la proue verticale n'apparaît donc pas clairement. La mémoire locale reste la seule source d'information en la matière.

Pendant longtemps, c'est à bord du *barco da arte xávega* que les pêcheurs pratiquent la *pêche au crabe* (*caranguejo*), désarmant momentanément la senne de plage pour s'armer d'un filet au maillage spécial. On est alors tenté de limiter cette embarcation à une seule pratique - la senne de plage - et d'oublier, dans l'historique des pêches nazaréennes, une pratique aujourd'hui révolue mais qui, par le passé, faisait l'objet d'un commerce particulier. Cette pratique n'apparaît clairement dans les rôles qu'au début du siècle. Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, aucun écrit ne mentionne cette activité. Baldaque da Silva cite, pour la première fois en 1885, 23 plages ne dépendant pas de Nazaré où se pratique cette pêche (pp. 100-121). A Nazaré, la première mention date de l'enregistrement de l'embarcation N-819-C du 2 juillet 1919, suivi de cinq autres (821, 827, 829 et 829, cf. *Acte d'enregistrement de propriété de barque de pêche hauturière, appartenant à la plage de Nazareth* (Auto de registo de propriedade de barco de pesca do Alto mar, pertencente à praia de Nazareth) où il est spécifié *service pour le filet senne de plage et crabe* (*serviço de arte chavega e caranguejo*). Le nombre des inscriptions à la pêche au crabe augmente à tel point que dix années plus tard, toutes les embarcations inscrites sont mixtes. Après une période de creux, en 1950, les dernières mentions *barco pesca caranguejo* ne précise plus qu'il s'agit d'un *barco da arte xávega* ou d'une autre embarcation et si celle-ci

pratique la senne de plage à l'occasion; et en 1947 et 1955, le fonctionnaire mentionne qu'une embarcation du type *local* (une *lancha* vraisemblablement) est armée d'un filet spécifiquement adapté à cette pêche ce qui pourrait laisser supposer que des pêcheurs utilisent encore ce filet mais à bord d'autres embarcations malgré l'interruption supposée de 1950...

Quant au *catraio* qui aurait disparu en 1897, selon les dires des membres de la communauté de pêcheurs, aucune trace écrite sur les rôles entre 1893 et 1897 ne permet de confirmer ou infirmer cette date. Il est possible que cette très ancienne embarcation ait été en usage dans une période plus antérieure encore, et qu'elle ait disparu bien avant 1897, à moins qu'elle ait été enregistrée sous l'appellation de *barque de pêche en haute mer* (*barco de pesca do alto mar*) qui englobait alors toutes les techniques hauturières qui se pratiquaient traditionnellement à bord de cette embarcation. De ce fait, il m'est impossible de l'identifier.

Les dernières inscriptions d'embarcations destinées à la pêche à la madrague datent de 1915 pour la *redonda* (N-738-R) et de 1929 pour la *valenciana*. Ceci ne signifie cependant pas que les madragues aient disparu du paysage nazaréen à cette époque. Cette absence d'écrits résulte du fait qu'au cours des premières années d'exercice, la capitainerie de Nazaré a inscrit seulement les nouvelles embarcations sans exiger que les anciennes, comme c'est le cas aujourd'hui, renouvellent annuellement leur licence.

Des embarcations aux caractéristiques différentes ont été enregistrées sous le même vocable. C'est le cas des anciens senneurs-*galeão*. En 1901, le premier senneur de ce type est inscrit sous ce vocable puis les suivants sont inscrits comme *lancha* (N-384-G), *lancha-galeão* (N-610-G) et *barca* (N-423-G) jusqu'en 1914. Seules les caractéristiques techniques mentionnées (longueur et tonnage) permettent de s'assurer qu'il s'agit bien, dans les trois cas, d'embarcations destinées à la pratique des grandes sennes

tournantes "américaines". L'embarcation N-423-G pourrait en effet être confondue avec une autre dénommée aussi *barca* et utilisée pour la madrague. Les fonctionnaires suivaient une logique qui leur était propre et qui reposait sur des caractéristiques techniques. Le terme *lancha* était alors attribué aux grands senneurs dont la longueur dépassait toujours les dix mètres et le terme *barca* à ceux dont la taille était inférieure. Parallèlement le vocable *barca* désignait à la fois les barques maîtresses, pour les madragues, qui mesuraient en général moins de dix mètres et leurs barques auxiliaires alors que ces dernières ne mesuraient que cinq mètres de long. Seule la jauge et la longueur des embarcations permettent alors de les différencier les unes des autres et d'éviter qu'une analyse de la flottille soit faussée.

A partir de ces exemples, nous avons les codes de traduction permettant de comprendre le processus à partir duquel un "lexique administratif vernaculaire" désignant la flottille nazaréenne a pu s'établir depuis les premiers enregistrements jusque dans les années 1970. Dès lors l'Administration centrale va exercer une action allant dans le sens d'une simplification du vocabulaire maritime.

#### b- Nomenclature officielle des termes techniques maritimes

Après une longue période de désignation "anarchique" par l'administration nazaréenne, celle-ci s'écarte peu à peu du modèle traditionnel de désignation pris dans le parler des pêcheurs pour suivre une nomenclature se conformant à la réalité technique.

Des vingt-deux dénominations inventoriées - seize désignant des embarcations non-pontées et six désignant des embarcations pontées -, il n'en reste que cinq au total en 1970. Les embarcations non-pontées sont regroupées sous trois vocables qui représentent les trois activités de pêche

locale nazaréenne - la senne de plage (*xávega*), la petite senne tournante (*candil*) et la ligne (*lança*). Les embarcations pontées sont divisées en deux catégories; toutes les activités hauturières (filet maillant, casier, palangre) sont immatriculées sous le vocable *bote*. Pour la pratique de la senne tournante, c'est la mention "*traineira*" qui est conservée sur les registres. Même après la disparition officielle de ce type de senneur, les formulaires de l'Institut national de la Statistique des Pêches portugais en conserve l'intitulé : petite *traineira* jusqu'à 30 Tjb (*traineira pequena até 30 tab*) par opposition à la grande unité de plus de 30 tonneaux inexistante à Nazaré (*traineira grande, mais de 30 tab*). Ce terme est aujourd'hui concurrencé par le vocable national portugais signifiant senneur (*cercador*) utilisé de plus en plus dans les ports de pêche. Ce mot entre d'ailleurs peu à peu dans le vocabulaire des pêcheurs. Son emploi est cependant limité à Nazaré où les pêcheurs lui préfèrent *rapa* qui désigne, pour eux, les embarcations ayant seulement une licence de senneur par opposition aux *bote* qui peuvent cumuler une autre licence avec celle de la senne.

Pour expliquer cette réduction du lexique maritime nazaréen (et en parallèle celui du lexique officiel applicable sur tout le territoire portugais), il faut prendre également en considération le fait que la destruction progressive de certaines embarcations, conjuguée à l'abandon de quelques techniques peu rentables, ont réduit - en nombre comme en genre - la flottille artisanale et les engins de capture au cours des dernières décennies. La barque de pêche *da lagosta*, par exemple, a cessé d'être mentionnée car elle désignait une pêche pratiquée avec un filet maillant à *langouste* que les pêcheurs utilisaient spécialement pour capturer le crustacé. Après la disparition du filet, l'animal est alors pêché au casier et à bord des *bote* qui possèdent de multiples licences. La vigie de senneur (*vigia do galeão* et *vigia de traineira*) a également

disparu dès lors que les embarcations destinées à la pêche à la senne tournante ont été équipées de matériels électroniques spécialisés dans la recherche du poisson. Mais ceci n'explique cependant pas entièrement la disparition de tout un vocabulaire maritime spécifique.

Au début des années 1970, pour répondre à une exigence créée par la mise en place d'une étude statistique sur l'ensemble des pêches portugaises, le lexique administratif des termes techniques maritimes a été simplifié. Les embarcations sont différenciées selon leur mode de locomotion (voile et/ou rame, vapeur, moteur), leur tonnage et la puissance de leur moteur à l'exclusion de toute information relative aux caractéristiques de l'unité et à sa finalité. Les rôles sont aujourd'hui presque entièrement épurés de toute expression vernaculaire ou de termes descriptifs associant l'embarcation à une technique, un lieu de pêche ou une espèce. Le lexique administratif nazaréen, réduit à cinq appellations (deux références à l'engin de capture, trois au type d'embarcation à bord desquelles les pêches s'exercent) divise celles-ci en deux groupes, l'un pour les embarcations *locales* et l'autre pour les embarcations côtières.

Pour ce qui concerne les engins de capture, ceux-ci font l'objet d'une nomenclature comprenant 17 appellations généralistes<sup>1</sup> et représentant l'ensemble des techniques les plus usitées au Portugal, dans ses îles avoisinantes (Madère et Açores) et autres territoires sous sa juridiction. Ces appellations conservent dans la plupart des cas la forme

(1) *Alcatruz* (pot à poulpe), *aparelho de anzol* (palangre), *armação fixa de atum* (madrague fixe à thon), *armação fixa de sardinha* (madrague fixe à sardine), *arte movel de pesca do atum* (engins mobiles pour la pêche au thon), *pesca à linha do bacalhau* (pêche au thon à la ligne), *rede de arrasto da pesca do bacalhau* (filet draguant pour la pêche au thon), *rede de arrastar* (chalut : chalutier de plus de 200 tjb), *rede de arrastar* (chalut : chalutier de moins de 200 tjb), *rede de cerco* (grand senneur de plus de 30 tjb), *rede de cerco* (petit senneur de moins de 30 tjb), *rede de emalhar da pesca do bacalhau* (filet maillant à thon), *rede de emalhar pescada* (filet maillant à merlan), *sacada* (filet suspendu), *sardinheira* (sardinier), *xávega* (senne de plage), *outras artes não especificadas* (autres engins non spécifiés). Les engins de pêche utilisés à Nazaré sont regroupés dans 6 des 17 catégories.

initiale qui est l'association de l'engin à l'espèce pêchée. Pour certaines techniques dont les caractéristiques ont d'être liées à une zone, voire à une communauté comme c'est le cas de la pêche nazaréenne du *candil*, l'administration locale se doit alors de trouver un terme de substitution comparatif. La senne *candil*, inconnue hors des limites des eaux nazaréennes, a été assimilée à la *sacada* - terme national désignant un filet suspendu mais non tournant - pour que les petits senneurs nazaréens soient pris en compte dans les statistiques des pêches.

Si les registres aujourd'hui ont gagné en clarté et en rigueur, ils ont cependant perdu la dimension régionale que donnaient ces inscriptions tirées de l'imaginaire des hommes. Plus que de simples livres d'enregistrement, ces ouvrages rapportaient les transformations d'une flottille, donnaient un reflet des activités - les métiers saisonniers par exemple - et rendaient compte indirectement de la tradition orale inventive d'une communauté de pêcheurs.

Cette tendance à la "simplification" des lexiques maritimes n'est pas seulement issue d'une volonté administrative qui a promulgué une série de décrets et autres édits modifiant et réduisant d'abord les codes d'immatriculation, puis les qualifications et les appellations des embarcations. C'est en fait un reflet de l'évolution de la flottille nazaréenne. La réduction du nombre des unités, la standardisation des constructions navales, la disparition des engins de pêche ancestraux expliquent également la simplification qu'a subie l'ensemble des lexiques maritimes. La décadence de la flottille nazaréenne et de ses moyens de production ont une part non négligeable dans le processus.

Nommer par raisonnement est une pratique répandue dans les communautés de pêcheurs. Ce procédé est toujours employé dans certains ports et c'est le cas notamment à Peniche situé au sud de Nazaré, où les embarcations sont encore désignées selon leurs activités de pêche, la zone

exploitée ou l'espèce pêchée : *barque de pêche au maquereau avec des filets* (*barco da pesca da pescada com redes*), *barque de pêche à langouste au filet ou à la nasse* (*barco da pesca da lagosta com redes ou covos*), *barque à langouste* (*barco da lagosta*), ou encore *motorisée pour la pêche hauturière* (*motor da pesca do alto*) à Póvoa de Varzim et *barque de pêche à l'hameçon* (*barco da pesca do anzol*) à Peniche et Sines. Le *bote* de Nazaré est appelé *bote com motor, gasolinas* ou *gasolineros* (du portugais *gasolina* signifiant essence, canot automobile) dans les autres ports du Portugal. Les pêcheurs du fleuve Douro nomment *robaleira* un filet utilisé pour la pêche au loup. Mais il s'agit de ports dont l'activité halieutique est florissante /- rappelons que Peniche est le second port de pêche portugais en tonnage de poisson débarqué - et que l'avenir de leur communauté de pêcheurs n'est pas en jeu comme c'est le cas à Nazaré où perte d'identité et abandon des pratiques sont étroitement liés.

Ce procédé existe aussi hors des frontières du Portugal, dans des communautés de pêcheurs méditerranéennes par exemple. Il apparaît alors que certaines dénominations ont subi des influences étrangères et pour étayer cette affirmation, je prendrai pour exemple l'origine d'une terminologie partant du vocable *xávega* et ses déclinaisons.

### c- Influences étrangères sur le vocabulaire maritime portugais

Les relations historiques entre la marine portugaise et celles des autres pays de la Méditerranée ont une importance fondamentale dans l'échange des techniques et même du vocabulaire. On en voit des exemples avec l'adoption de termes italiens par la marine portugaise. Au début du XIV<sup>e</sup> siècle, le roi Dom Dinis confia la reconstruction de la marine royale au Génois Manuel Pessanha et ses descendants jouèrent là un rôle prépondérant durant une période de deux

siècles. Des marchands italiens s'installèrent au Portugal et des Portugais se dirigèrent vers l'Italie où ils formèrent des colonies. Ces échanges permirent aux marins portugais de diffuser leurs propres techniques maritimes. Aussi l'Italie, comme d'autres pays méditerranéens, laissa son empreinte dans le vocabulaire portugais et surtout dans celui qui se réfère à la terminologie navale jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle (Silva Lopes, 1975, p. 282).

Ainsi, parmi les vocables désignant les embarcations et les processus de pêche et semblant communs aux pays méditerranéens, nous trouvons dans la région des Abruzzes, la barque italienne *sciabica* (signifiant "senne") décrite par Ernesto Giammarco (1962, p.76) qui est utilisée dans les ports de l'Adriatique et paraissant similaire au *barco da arte xávega* de Nazaré. Le terme italien *sciabica da spiaggia* désigne l'outil de capture associé à la barque - la senne de plage - et utilisé à bord de celle-ci (Glossarium, 1987, 3103). Dans "Atlas da Andaluzia" figure également un croquis d'une embarcation utilisée au sud de l'Espagne, et semblable à celle de l'Algarve, désignée *jábega* (Alvar, 1961-1965) et dont la senne se nomme *red de jábega*. Silva Lopes relève la comparaison avec la *xávena* espagnole (p. 344).

Si l'on convient également que la pratique de la senne de plage a été introduite par les pêcheurs venus d'Afrique du Nord, on peut alors penser que ces vocables sont dérivés du mot marocain *shabaka*, qui désigne à Rabat l'engin de pêche lui-même, thèse notamment reprise par Carvalho (op. cit., p.87) et Lopes (op. cit., p. 160). A ce sujet rappelons que l'influence arabe, très marquée dans le sud du Portugal, apparaît dans le nom de nombreuses villes et ports du sud - Albufeira, Loulé, Almadena, Odeceixe... - et dans le vocabulaire maritime - *fateixa* (ancres), *alvitana* (filet maillant multiple et aumées extérieures), *alcatruz* (nasse en terre cuite), *xalavar* (filet de transport) qui s'apparente au *salabardo* espagnol, *armazém* (lieu où sont entreposés les outils de pêche), etc.

Curieusement, peu d'ouvrages d'érudits se réfèrent aux appellations vernaculaires que sont *xávega* (réduction de *barco da arte xávega*) ou *bico* (réduction de *barco de bico*) attestées par l'usage qu'en fait la communauté de pêcheurs nazaréenne et renforcées par des usages similaires observés dans d'autres ports. On emploie, en effet, le vocable *xave* à Pedrogão et en Algarve comme *xávega*, que nous retrouvons dans l'ouvrage de Baldaque da Silva sous la forme orthographique ancienne *chavega*, dans le sud du Portugal.

Les "érudits", choisissant d'intellectualiser le concept, utilisent délibérément les vocables *neta* et *netinha* qui seraient un dérivé de la traduction du mot anglo-saxon *net* signifiant filet. On retrouve alors le vocable *neta* dans la grande majorité des ouvrages : chez Oliveira (1955, p.34), Lopes (1975, p. 122), Franca et Costa (1984), etc. Lima emploie *neta* (p. 384) et *netinha* (p.382), terme repris notamment par le Français François Beaudouin (p. 569). Quant à l'écrivain-romancier Raúl Brandão, il appelle *chata* la barque à fond plat et *neta* la senne de plage (1923, p. 137) employée à son bord.

Notons que les ethnographes ne sont pas d'accord sur le sens donné aux vocables *neta/netinha*. Pour certains, ils désigneraient une grande et une petite embarcation destinées à la pratique de la senne de plage, tandis que pour d'autres *neta* est considéré comme le synonyme de *barco da arte xávega*, donc une petite embarcation, et *netinha* seulement son diminutif.

Quoi qu'il en soit, pour nommer, les ethnographes utilisent le même procédé que les pêcheurs, par le biais d'une association avec la technique de pêche mais en se référant à un vocable étranger qui désigne un filet, devenant objet de référence. La préférence des ethnographes pour un vocabulaire analogique étranger, nuancé par des consonances lusophones, ne trouve pas d'explication convaincante puisqu'il existe déjà un vocabulaire technique maritime vernaculaire approprié. Ce phénomène s'explique en revanche lorsque nous nous trouvons en face d'un transfert

de technologie ce qui a été le cas pour la première senne tournante désignée comme *cercle américain* (*cerco americano*, de l'anglais *american purse seine*) parce qu'il s'agissait d'une technique étrangère empruntée.

Pour désigner les outils de capture, les ethnographes appliquent les mêmes règles que pour les embarcations. Pour rester dans le domaine de la pêche à la senne de plage, ceux-ci emploient, en règle générale, *neta* lorsqu'ils font référence aux anciennes grandes sennes de plage du XVIII<sup>e</sup> et début du XIX<sup>e</sup> siècle et *netinha* pour la petite senne apparue au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Les pêcheurs nazaréens, comme les érudits locaux qui suivent leurs définitions, ont toujours différencié les filets de ce type selon leurs dimensions. Les vocables traditionnellement admis sont : *arte* qui donne *arte xávega* (*art de la senne de plage*) et qui par extension devient synonyme de *filet*, ou encore *arte de arrastar* (*filet pour draguer*; par comparaison avec l'action du chalut appelé aussi *arte de arrastar*) désignant les plus grands filets, et enfin *xávega* qui est employé pour désigner les plus petits filets de ce type. L'association de ces appellations à l'origine de l'expression *barco de arte xávega* que nous retrouvons dans le lexique des pêcheurs.

Baldaque da Silva atteste leur usage dans son ouvrage de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle tout en rappelant qu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, c'est le vocable *chinchorro* qui était en usage pour désigner un filet draguant semblable à la senne de plage. Nulle trace, ni dans la mémoire commune, ni dans les archives locales religieuses ou laïques, ne permet d'affirmer que les vocables *neta* et *netinha* ont une quelconque force de loi ethno-linguistique.

Ces dénominations, qui se veulent "intellectuelles" selon l'opinion majoritaire des Nazaréens, sont d'ailleurs contestées par les pêcheurs qui en ont pris connaissance. Elles font également l'objet de nombreuses critiques de la part des quelques érudits locaux qui tentent, par leur action, d'enrayer cette "*mauvaise habitude prise par les*

*intellectuels portugais ou étrangers (sic)*", qui est de reprendre inlassablement à leur compte, en répétant et en reproduisant dans leurs écrits, les mêmes expressions bâtardes et ce, sans jamais apporter de justification sur un choix fait au détriment du vocabulaire vernaculaire, celui des pêcheurs, seul à faire l'objet d'une reconnaissance officielle afin qu'il soit conservé non seulement dans les mémoires mais aussi dans les écrits futurs. Le choix des ethnographes et autres observateurs de ne pas respecter le parler des pêcheurs aboutit à nier leur identité.

L'identité d'un groupe n'est pas en péril parce que ce dernier est en contact avec d'autres. Au contraire, ils s'enrichissent mutuellement. Le vocabulaire maritime est le reflet d'échanges d'origine politique et économique - comme nous l'avons vu avec l'exemple des échanges avec l'Italie. L'influence anglo-saxonne apparaît très positive quant au développement du vocabulaire des pêcheurs de morue. L'influence américaine est à signaler dans toutes les localités d'où partent les terres-neuvas. Celle-ci apparaît surtout dans les désignations d'engins de pêche. Le terme portugais *trole* qui désigne une palangre vient de l'anglais "*troll*". L'expression *dar o baite* (de l'anglais *bait*) signifie appâter les hameçons. Les doris (*dóri* en portugais; de l'anglais *dory*) sont les embarcations utilisées par les terres-neuvas pour mouiller et relever les lignes de fond. *Gibes* est une sorte de turlutte utilisée à Lagos pour attraper les mollusques (altération de l'anglais *gig* signifiant foëne), *nêpa* est une pièce de caoutchouc qu'utilisent les pêcheurs de Nazaré et de Fuseta (en Algarve) pour protéger leurs mains pendant le halage des palangres (de l'anglais *nap*), etc.

A la suite de cette analyse du lexique maritime technique nazaréen et national concernant les modes de désignation des embarcations et des engins de pêche, il apparaît clairement que les uns et les autres ont des

relations de réciprocité. A la question de savoir ce qui, de l'embarcation ou l'engin de pêche, est à l'origine du mode d'identification, je suggère qu'il s'agit du vocable du second qui a servi, par association, à désigner le premier, tous les procédés que j'ai décrits concourent à le souligner. Une recherche entreprise par un ethno-linguiste, sur les origines du vocabulaire maritime portugais, donnerait matière à réflexion et aboutirait certainement à la mise au jour d'influences diverses permettant d'affiner les connaissances acquises sur la communauté.

D'une manière générale, nous voyons que tenter une classification nationale - et même régionale - des embarcations de pêche portugaises est un exercice difficile et approximatif tant les conditions d'utilisation d'une même embarcation sous des appellations différentes sont variées. C'est donc à partir des désignations vernaculaires issues du parler des pêcheurs que l'ethnologue doit travailler tout en sachant que les correspondances et les associations multiples peuvent entraîner une confusion dans l'esprit de l'enquêteur.

### C) EVOLUTION DE LA FLOTTILLE NAZAREENNE

Lorsque l'on parle de l'évolution d'une flottille, plusieurs aspects sont pris en compte et notamment l'évolution architecturale des embarcations. Mais par évolution, j'entends davantage mettre l'accent sur la modernisation des équipements et plus particulièrement sur la motorisation des unités.

#### a- Des barques d'hier aux navires d'aujourd'hui

Bien qu'il y ait une certaine uniformité dans les embarcations portugaises, soulignons que certaines caractéristiques propres à la côte atlantique ont influencé naturellement les constructions navales locales. Nazaré, comme bien d'autres ports du littoral, fait preuve d'une originalité mêlant emprunts et adaptations techniques, ce qui permet de dire que sa flottille de pêche est le reflet de la forme originale qu'ont voulu donner les Nazaréens à la relation homme-mer.

Le point commun à toutes les embarcations nazaréennes, anciennes et récentes, c'est la persistance de l'utilisation d'un seul matériau de construction : le bois.

Jusque dans les années 1920, la flottille est composée d'embarcations naviguant uniquement à la voile latine ou à la rame, destinées pour les premières aux pêches hauturières comme la palangre, et pour les secondes aux pêches côtières et *locales* (senne de plage, filet tournant, madrague...). A l'origine, presque toutes les embarcations quittant l'anse sont munies d'un gouvernail extérieur, prenant toute la hauteur de la poupe droite en dépassant même le bordé. Le fond plat de nombreuses unités est l'une des caractéristiques des embarcations de plage nazaréennes.

L'absence de port, obligeant les embarcations à s'échouer sur la plage, est prise en compte dans la construction des embarcations et leur évolution. Les proues élevées fendent les flots et les fonds plats qui se relèvent vers la poupe, permettent aux embarcations d'accoster au rivage sans craindre qu'en heurtant le fond par l'arrière, celui-ci soit endommagé.

La barque *catraio* est la plus ancienne embarcation hauturière de Nazaré et l'exemple caractéristique de la flottille locale. Le plus âgé des Nazaréens d'aujourd'hui affirme ne l'avoir jamais vue par lui-même. Elle aurait cessé de naviguer en 1897 mais entre 1893, à la création de la capitainerie de Nazaré, et cette date charnière, aucune inscription n'apparaît dans les rôles d'armement permettant de retrouver sa trace (Tableau 19). Il faut donc se rapporter à la mémoire collective pour connaître les raisons de sa disparition due, selon les pêcheurs, aux difficultés qu'il y avait à la manoeuvrer au moment du passage de la barre.

La sécurité des hommes et du matériel obligent donc les pêcheurs à modifier leur flottille. La barque *catraio* disparaît. Il faut cependant trouver une embarcation robuste de substitution qui puisse s'éloigner du rivage et atteindre la haute mer tout en augmentant la sécurité des hommes. C'est la barque *batel*, une barque plus solide, également propulsée à la rame et à la voile, moins longue et jaugeant trois fois moins que la barque *catraio*, qui remplace cette dernière. Dès 1893, elle figure sur les registres comme embarcation destinée à la pêche en haute mer mais elle est également utilisée pour les pêches à la madrague (1894) et comme moyen de transport des hommes et du poisson entre les embarcations amarrées dans l'anse et la plage.

Au début du siècle, ce sont donc les embarcations massives, et à la poupe large résultant d'un prolongement incurvé d'un fond plat, qui dominent à Nazaré. Dans sa forme pesante, contrastant avec ses grandes courbes et l'extrémité

de la proue en bec vertical, les barques *bico* sont d'une grande originalité. Ces petites embarcations, sans voile et sans gouvernail, constituent la marque locale dominante qui perdure jusqu'à aujourd'hui à travers les ultimes senneurs *candil*.

La technique de la senne tournante apparaît à Nazaré au début du XX<sup>e</sup> siècle avec l'arrivée des senneurs *galeão* (16 août 1901)<sup>1</sup>. La même année, quatre autres *galeão* et quatre auxiliaires (*batel* et *barco*) sont inscrits.

Il s'agit là d'un emprunt technologique fait à la région d'Algarve où cette pêche a déjà pris son essor. Un armateur étranger à Nazaré fait entrer le premier *galeão* provenant de Vila Real de Santo António. Les grandes sennes tournantes sont alors déployées par d'imposantes embarcations mues à la rame que les pêcheurs autochtones vont, durant une trentaine d'années, manoeuvrer en usant de toute leur énergie.

Le nombre de ces embarcations va peu à peu se développer (13 nouvelles inscriptions pour l'année 1904) pour atteindre son apogée entre la Première et la Seconde Guerre mondiale. On compte alors dans les meilleures années jusqu'à 16 *galeão* dans l'anse, de 9 à 17 mètres de longueur, pouvant dépasser les vingt tonneaux de jauge brute<sup>2</sup>. Le volume imposant de ces premiers senneurs oblige les pêcheurs à les amarrer dans l'anse, à quelques encablures de la plage et pour toute la durée de la saison de pêche. Ainsi, ils évitent des échouages journaliers qui exigent une dépense d'énergie physique inutile.

(1) L'impossibilité de consulter des archives antérieurs à 1893 ne me permet pas d'affirmer qu'il s'agirait de la première inscription d'un *galeão* à Nazaré. Baldaque da Silva mentionne (p.242): "Récemment, on commença à utiliser sur la côte d'Algarve (sud du Portugal) un filet du type senne tournante, appelé *cerco americano*, se resserrant par une ralingue inférieure au moment de harponner (il s'agit ici d'une pêche au thon), qui donne d'excellents résultats et qui promet de se généraliser pour la pêche à la sardine."

(2) Le *galeão Republicano* jaugeait 22,478 Tjb. Le *Diabrete* mesurait 16,50 mètres de long.

Plus tard dans les autres ports du littoral, ces senneurs se motorisent mais, à Nazaré, ils restent propulsés à la rame jusqu'à leur extinction<sup>1</sup>. Trop lourds, difficiles à manoeuvrer au moment d'encercler le poisson, ils nécessitent une main-d'oeuvre importante (le *galêao Fundiador* avait un équipage de 33 hommes) qui va faire défaut lors des temps de crise de la sardine qui poussent les hommes à la migration.

C'est en 1936 que le dernier senneur *galeão* est désarmé. Pour compenser leur disparition à Nazaré, les pêcheurs leur substituent des petites embarcations. C'est l'arrivée des barques *candil*<sup>2</sup> (première inscription en 1934) à bord desquelles on pêche également avec un filet encerclant mais aux dimensions réduites et dans une zone limitée à l'intérieur de l'anse. Les manoeuvres d'encerclement, entièrement exécutées à la rame à l'intérieur de l'anse, donnent à cette pratique une originalité que les gouvernements successifs entreprennent de protéger en édictant des lois favorables aux seuls pêcheurs nazaréens.

La flottille des senneurs *candil* prend de l'importance et permet alors aux équipages des senneurs *galeão* désarmés de se reconvertir en petites unités de pêche. Le *galeão* disparu à l'aube de la Seconde guerre mondiale, le *candil* et son filet réduit s'implantent fortement dans les pratiques locales (68 embarcations en 1945/ 87 en 1955/ 126 en 1963). Parallèlement, cette activité voit son extension vers la côte avec l'apparition d'une embarcation plus grande, plus puissante et surtout motorisée - le senneur *traineira* - qui utilise le même type d'engin de capture mais avec des dimensions intermédiaires (entre celles du filet *candil* et du filet employé par le *galeão*) et sur des fonds situés hors de l'anse. Cette nouvelle embarcation reprend l'activité de

(1) En 1931, les rôles signalent que le *Gladiator* est motorisé et à essence. Dernière embarcation de ce type a été enregistrée sur un rôle, tout porte à croire qu'il a été adapté pour pêcher avec une senne tournante, comme une *traineira*.

(2) A Sétubal, les senneurs *galeão* furent remplacés par des senneurs *inviada*.

pêche côtière à la sardine abandonnée par les senneurs *galeão*.

Bien que la pratique des petites sennes tournantes perdure jusqu'à nos jours, la barque *candil* change de destination. Remplacée par la barque *lancha*, elle va elle-même se substituer à la barque *bico* qui disparaît au milieu des années 1970. Les derniers senneurs *candil* sont donc utilisés encore pour la mise à l'eau des sennes de plage. Ils conservent cependant leurs caractéristiques d'origine sans jamais avoir été adaptés à la motorisation.

Avec l'arrivée de la première génération de senneurs *traineira*, la flottille nazaréenne entre dans une nouvelle ère. C'est la première embarcation mue par un autre moyen de propulsion que la rame et la voile. Il s'agit de senneurs à vapeur.

Les pêcheurs entreprennent la modernisation de leur armement avec le développement du moteur intérieur qui va révolutionner la pratique de la pêche artisanale en permettant une recherche plus intense des bancs accentuée par les possibilités de découvertes de nouveaux "gisements".

Bien que restant ancré dans l'anse par beau temps, les senneurs doivent trouver refuge sur la plage à l'approche d'une tempête ou à la fin de la saison de pêche. Cette contrainte technique est décelée par le positionnement vertical du gouvernail amovible, placé le long de la poupe droite, et par celui de l'hélice du moteur intérieur, en retrait sous la coque, pour éviter qu'elle soit arrachée au moment du talonnement.

La première génération de senneur *traineira* connaît une période florissante entre 1935 et 1955, mais il est assez difficile de dire quelle a été la date d'enregistrement de

la première embarcation répondant à ses caractéristiques<sup>1</sup>, et donc celle de l'arrivée de la première unité motorisée à Nazaré.

Le 28 avril 1922 est enregistrée pour la première fois une embarcation propulsée autrement qu'à la voile ou à la rame. Il s'agit d'une unité à vapeur (*vapor traineira* N-873-A) mais destinée, en fait, à la pêche à la palangre<sup>2</sup>.

En 1925, la première embarcation à voile ayant un moteur auxiliaire marchant à l'essence (N-962-A) apparaît avec une mention plus précise : "*se destine à la pêche hauturière et traineira*". Il s'agirait vraisemblablement du premier senneur du type *traineira*, fait corroboré par l'apparition et l'augmentation constante du nombre d'inscriptions d'embarcations auxiliaires d'observation - les vigies - qui accompagnent ces senneurs (*vigia de traineira* N-996-L de 1926). Cependant, la communauté conserve en mémoire l'année 1928 qui reste pour elle celle où le premier senneur de ce type apparut officiellement car cette date est rattachée à un homme de la communauté :

"Un homme - Antonio Venâncio - vendit une terre et à la place demanda qu'on lui construise une *traineira* en 1927. Pour acheter un moteur il fit une autre hypothèque. Le Premier janvier 1928, fut lancé à la mer la première *traineira* à Nazaré, développant la pêche à la sardine et aux autres espèces sur une aire plus éloignée que de coutume et demandant aux pêcheurs beaucoup moins d'efforts physiques. La barque s'appelait Maria Venâncio et le patron Tó

(1) Le 10/1/1914 apparaît pour la première fois le terme *traineira* à l'enregistrement d'une barque destinée initialement à la pêche à la langouste N-522-L, puis inscrite au *service de la traineira* N-522-A. Mais ne possédant pas de moteur, il est facile de conclure qu'il s'agit en fait d'une auxiliaire de *galeão* (l'agent de l'époque dut faire une association entre les deux arts de pêche). La barque N-882-A, inscrite pour la pêche hauturière, est curieusement décrite comme *se destinant à la pêche au filet de la traineira dite pêche hauturière (destina-se: Pesca com rede traineira digo pesca do alto)* bien qu'il s'agisse d'un *batel*.

(2) Le *Sisal V*, L. 21 m, l. 4,60 m, C. 2,30 m, Tjb. 40,110.

Venâncio. Toutes les senneurs ont été équipés de moteurs de marques différentes (Baudouin, Penta, Betscelor et Buda) qui marchaient à l'essence et qui, quand ils atteignaient une température déterminée, passaient automatiquement à travailler au pétrole."<sup>1</sup>

Toutefois, ce n'est qu'en 1930 que ce type d'embarcation est mentionné "senneur à essence" dans les rôles.

Il ne faut cependant pas confondre ces premiers senneurs *traineira*, toujours motorisés, avec les unités inscrites sous la rubrique "Pêche de *traineira* à la rame" (*Pesca traineira a remos*) qui marque en fait l'arrivée, au cours de la même décennie, des senneurs *candil* (N-1030-C)<sup>2</sup> que les fonctionnaires de la capitainerie ne savent encore nommer. Ceux-ci se destinent, comme le souligne précisément l'agent, à la "pêche de senneur à la rame" et éventuellement à celle "à la senne de plage" (*Pesca da traineira a remos e rede xávega*)<sup>3</sup>.

Vers 1955, apparaît la seconde génération de senneur *traineira*, plus moderne et plus puissante. La puissance des moteurs, à combustion interne, lui permet de rechercher et de poursuivre les bancs de poissons aidé par un équipement électronique - radio et sonde en noir et blanc - permettant de les localiser. Le bras qui permettait de manoeuvrer le gouvernail a disparu de la poupe. C'est à l'intérieur de la timonerie placée au centre du pont, que se tient le barreur. Ainsi, l'homme (patron ou pêcheur-barreur), qui se tenait assis à la poupe pour barrer sur la première génération de

(1) Une partie de la communauté attribue l'introduction de la première *traineira* à António Maria de Castro.

(2) Maria Correia (1965, p.52) situe l'entrée de cette embarcation à Nazaré en 1935: "...officiellement en date du 8 mai 1935 qui marqua le début de cet art...".

(3) Les petites dimensions de la barque N-1030-C corrobore cette observation (L. 5,48 m, l. 2,45 m, Creux 0,9 m, Tjb 3,02. Nom : *Soldinim*).

senneur, est à présent debout dans la timonerie qui le protège des intempéries. La cabine, légèrement surélevée par rapport au niveau du pont, permet à l'homme d'avoir une vue panoramique de l'océan, alors que précédemment, son champ de vision était coupé par la présence du coffre de protection du moteur. De ce fait, il était nécessaire qu'un contremaître se tienne à la proue et face office de vigie. Dès lors, le patron cumule les deux fonctions - barreur et observateur. Parce que la poupe se trouve être débarrassée du gouvernail extérieur et du bras qui le prolonge, celle-ci est coupée. La mise à l'eau de la senne s'effectue alors par l'arrière et non plus par bâbord comme cela se faisait sur les anciens senneurs.

Ce type d'embarcation a l'autre caractéristique de jauger en moyenne 40 tonneaux - le double de la précédente - et de mesurer une quinzaine de mètres. Sous le pont, les hommes d'équipage peuvent s'abriter dans une salle qui leur est réservée alors qu'auparavant, la conception de l'embarcation ne prévoyait qu'une cale à poisson.

Dans son squelette sont incorporées des pièces métalliques. Ces poutres transversales, formant la coque, sont en fer galvanisé à l'exception de quelques pièces de bronze et de cuivre.

Contrairement aux embarcations du passé (*galeão*, *candil*, *traineira*), adaptées pour un type de pêche spécifique, voire unique, le dernier senneur introduit à Nazaré - le senneur *rapa/cercador* - est une embarcation dont l'architecture est un compromis entre celle de la seconde génération de senneur *traineira*, si l'on exclut sa longueur et son tonnage réduits, et celle du *bote* hauturier auquel il ressemble.

En effet, pour distinguer aujourd'hui un senneur d'un bateau hauturier, seule la présence des superstructures indispensables à la pratique des "métiers" le permet. Pour le premier il s'agira de la potence portugaise et pour le

second d'un treuil de relevage des câbles de palangre ou de filet fixe.

Ce type d'embarcation est équipé depuis quelques années d'un matériel de haute technologie pour la détection des bancs. C'est en 1986 que la première unité nazaréenne acquiert une sonde en couleur. Grâce au matériel moderne qui permet de localiser un banc en plein jour, les senneurs peuvent alors travailler à toute heure alors que les embarcations du passé compensaient l'absence ou la faiblesse des moyens techniques de détection en utilisant des sources lumineuses et des appâts (Tableau 16). Les bateaux hauturiers en sont également équipés de sondeurs, bien que la recherche du poisson s'effectue différemment. Selon que l'on cale une palangre ou et un filet fixe, le sondeur permet, grâce à la précision de ses données, de rechercher le fond idéal pour l'engin de capture utilisé.

TABLEAU 16

- RECHERCHE ET ATTRACTION DES BANCs SELON L'EMBARCATION -

Embarcations	à vue	sonde	appât lumière	
Galeão	+ / vigie	-	+	-
Candil	-	-	+	-
Traineira(1)	+	-	+	+
Traineira(2)	+	noir/blanc*	+	+
Lancha	-	-	+	+
Rapa(1986)	-	couleur*	-	-

(1) antérieur à 1955

(2) postérieur à 1955

\* Sonde électronique

Aujourd'hui, il n'existe plus d'embarcation réellement spécialisée, comme nous venons de le voir avec les embarcations de pêche hauturière, locale ou côtière, si bien que l'embarcation peut prendre tantôt le nom de *rapa* et tantôt celui de *bote* selon que le propriétaire possède, soit une licence pour la seule pratique de la senne tournante

- elle est alors enregistrée comme étant un senneur *rapa/cercador* -, soit une licence de pêche combinant la pêche hauturière et la pêche côtière lui permettant d'exercer tour à tour la senne, la palangre, le filet maillant et le casier - elle est alors classée comme étant un *bote*.

Un dernier critère permet de distinguer l'embarcation polyvalente *rapa* du senneur *traineira*. La *traineira* était avant tout destinée à la pêche à la sardine alors que la *rapa* possède une licence moins restrictive autorisant la capture, en plus de la sardine, du *carapau*, du loup..., et de bien d'autres espèces encore. La première était armée d'un ample filet qui permettait d'attraper les sardines qui se déplacent en large banc. Les *rapa* ou *cercador*, plus petites, ont des filets ayant une circonférence inférieure et étudiée pour attraper les *carapau* qui se déplacent en banc serré. Les senneurs *traineira* étaient considérés comme des sardiniers ce qui fait dire aux anciens, depuis la disparition du dernier senneur : "*qu'à Nazaré, on ne pêche plus la sardine depuis 1974...*"<sup>1</sup>. Ils travaillaient également sur des fonds éloignés par rapport aux senneurs actuels qui exploitent les abords des côtes et ne sont "*que des senneurs ...*"

#### b- La course à la motorisation

A l'origine, le projet de modernisation de la flottille de pêche portugaise comportait deux étapes cruciales. La première consistait à remplacer la propulsion à voile et à rame par une propulsion mécanique, ce qui fut fait dans les années 1950 (la première immatriculation d'une embarcation non-pontée à moteur à Nazaré datent de 1948). La seconde était d'augmenter la puissance des moteurs et de moderniser

(1) Le tableau 20 mentionne zéro *traineira* de 1976 à 1978 et en compte 12 en 1979. Il s'agit déjà de senneurs *rapa*.

les équipements des navires et donc leur champ d'action et leur compétitivité.

On constate, en premier lieu, que depuis une vingtaine d'années, le parc des unités de la flottille nazaréenne s'est réduit en nombre comme en genre.

Il reste aujourd'hui à Nazaré une dizaine d'embarcations encore mues à la rame : les derniers senneurs *candil* (pour la senne de plage) et quelques barques *lancha*, à la taille réduite, utilisées comme porte-feu. Le reste de la flottille est à présent motorisés.

Parmi les embarcations à voile et à rame, il a fallu choisir celles dont les formes facilitaient l'adaptation à la propulsion mécanique. C'est la barque *lancha* qui a bénéficié de cette promotion. Parce qu'elle était la plus commune de toutes les barques<sup>1</sup>, il a été facile de l'adapter à toutes les circonstances et c'est la raison pour laquelle elle a traversé le siècle sans que jamais son utilité ait été remise en cause.

L'histoire de la barque *lancha*<sup>2</sup> N-1922-C, enregistrée le 10 mars 1954, illustre cette capacité d'adaptation de la barque aux différents contextes économiques et politiques auxquels les pêcheurs ont été confrontés. Initialement enregistrée pour la pêche locale à la ligne, elle est autorisée, en août 1962, à passer dans la catégorie des pêches côtières, pour revenir à la pêche locale - en juillet 1979 - en pratiquant la petite senne tournante ainsi que d'autres activités non spécifiées sur le rôle.

Les grandes *lancha*, après qu'on les ait démâtées, ont leur poupe adaptée pour recevoir un moteur extérieur à la

(1) Cette embarcation existe dans d'autres ports du Portugal sous l'appellation de *gasolinas* ou *gasolinos* à Sinès, *barca motorizada* (barque motorisée) à Sesimbra.

(2) Appelée *Pombo* à l'origine, elle est devenue *Canção da Nazaré* le 30 août 1960 puis *Laura Fernanda* le 12 mars 1979. Le 12 juillet 1979, elle fut enregistrée avec de nouvelles dimensions: L. 6,30 m, l. 2,55 m, C. 0,80 m, Tjb 3,260. Elle a été détruite en 1984.

place du gouvernail. Les plus petites *lança* remplacent les senneurs *candil* pour la mise à l'eau des petites sennes tournantes. Elles sont aussi omniprésentes dans la *pêche locale* et côtière au casier, à la ligne et au filet fixe; on les retrouve aussi comme auxiliaire. Le nombre d'unités de ce type, supérieur à cent en moyenne, s'élève jusqu'à 168 en 1948 (elles sont 147 en 1990)(Tableau 21).

Le processus de la motorisation est très avancé sur la côte ouest. Presque toutes aujourd'hui possèdent un moteur, sinon un moteur intérieur protégé (*motorzinho de popa*), du moins un moteur extérieur (*fora de borda*). Les rames sont exceptionnellement utilisées pour manoeuvrer les petites embarcations jusqu'à terre, et la voile n'existe plus au Portugal<sup>1</sup>.

Ce projet de substituer aux embarcations à voile et à rame des embarcations motorisées a eu pour conséquence la réduction des embarcations traditionnelles originales et d'accentuer l'uniformisation de l'ensemble des flottilles portugaises. Nous en avons l'exemple lorsqu'apparut, le 15 septembre 1902 et pour la première fois sur les côtes de Bretagne, un exemplaire français du senneur que les Portugais appelèrent *traineira*, et qui fut adopté immédiatement par les ports de Galice et du Portugal<sup>2</sup>. La conséquence directe fut, comme on l'a vu précédemment, la disparition des *galeão* de Nazaré. C'est ainsi que nous retrouvons ces embarcations moyennes motorisées, communes à tout le littoral occidental portugais, utilisées jusqu'en Algarve pour la pêche côtière.

(1) En 1974, J.M.P. Oliveira cite dans son ouvrage *Actividades de pesca da Nazaré* (p. 341) qu'en août 1974, il n'existait plus qu'une seule *lança* à voile et sans moteur. Les *lança* qui naviguaient à cette date avaient toutes un moteur hors-bord. L'année suivante, Silva Lopes ne citait plus que quelques cas sporadiques d'utilisation de la voile sur la côte occidentale portugaise.

(2) J.N. dos SANTOS parle de la plage d'Arcachon et de 1906 (1958, p.26). L'embarcation est importée au Portugal à partir du port espagnol de Vigo en 1914.

La seconde observation concernant l'évolution de la flottille nazaréenne à trait aux augmentations globales du tonnage et de la puissance des moteurs. Ceux-ci ne se traduisent pas par une augmentation du nombre des unités. Au contraire, celui-ci a tendance à se stabiliser depuis quelques années, voire à diminuer (Tableau 20).

Si le nombre des embarcations à combustion interne reste sensiblement le même depuis une vingtaine d'années, 35 à 40 unités en moyenne (33 inscrites et 27 en activité en 1992), le tonnage quant à lui augmente. En 1985, 46 embarcations représentaient un potentiel de 619 tonneaux de jauge brute. En 1990, le nombre d'embarcations tombe à 36 mais le total du tonnage passe à 961 tonneaux. Ceci s'explique par les changements survenus dans les six catégories de navires répertoriés d'après leur tonnage (Tableau 17).

TABLEAU 17 - BAREME DES TONNAGES -

CATEGORIES	TJB
N°1	jusqu'à 5
N°2	5 à 25
N°3	25 à 50
N°4	50 à 100
N°5	100 à 150
N°6	150 à 500

En 1985, il n'existe aucune embarcation inscrite dans la catégories 5 et 6, alors qu'en 1990, une embarcation est inscrite en catégorie 5 et deux autres en catégorie 6, mais elles ne dépassent pas les 250 tonneaux.

L'évolution de la flottille nazaréenne est sans nul doute plus spectaculaire dans la catégorie de plus de 150 Tjb. L'arrivée des premiers chalutiers a pour conséquence de faire monter en flèche les statistiques concernant la

puissance de la flottille<sup>1</sup>.

Plus discrètement, mais résolument, les petites embarcations traditionnelles - en catégorie 1 - disparaissent (423 en 1974, 453 en 1985, 361 en 1992, 200 en 1993). Trop vétustes, elles partent à la casse, finissent de pourrir sur la plage ou entrent dans les musées locaux, régionaux ou internationaux pour servir de mémoire (Annexe 1) mais elles représentent encore aujourd'hui 80% de la flottille nazaréenne.

L'ensemble de la flottille de moins de cinq tonneaux (le tonnage moyen par embarcation étant de 1,5 Tjb) passent de 441 en 1985 à 236 en 1990. C'est la conséquence d'une politique économique nationale visant à détruire, le plus rapidement possible, les petites embarcations peu rentables au profit d'embarcations plus puissantes pouvant rivaliser avec les autres flottilles européennes.

L'évolution de la flottille nazaréenne se fait dans la catégorie des plus de 5 tonneaux, deuxième et troisième catégorie principalement. Elle augmente aussi bien dans le domaine de la pêche locale que dans celui de la pêche hauturière, depuis la disparition des barques massives et peu maniables. En 1955, la presque totalité de ces embarcations ne dépasse pas 5 tonneaux. Dix ans plus tard, le processus s'inverse et la grande majorité des barques de pêches côtières entre dans la seconde catégorie allant, pour la plupart des embarcations à moteur intérieur, jusqu'à 20 Tjb en moyenne (8 unités en 1980, 24 en 1985, 23 en 1992).

(1) Venu d'Aveiro, le *Mar Belo* est le premier inscrit le 15 août 1986. Il mesure 31,98 m pour 182,42 Tjb. L'équipage compte 20 hommes. Il est suivi du *Foz de Nazaré* en février 1987 (acheté par la même entreprise et devenu en 1993 le *Linda Nazaré*). Venant de *Figueira de Foz* en juin 1990, le *Graca Varela* a été détruit en septembre 1991 pour être remplacé par le *Santa Mae Laura*. Le quatrième, *Venisa do Portugal*, a été inscrit la même année. Ces embarcations ont des licences pour pêcher en Espagne. Le produit de leurs pêches est généralement vendu à la criée de Matosinhos (à proximité de l'Espagne). Les marées ne durent pas plus de 24 heures. Les armateurs ne sont pas des pêcheurs.

Pour cela, les armateurs transforment leurs unités. C'est le cas, par exemple, du senneur *traineira Nova Maria Irène* (N-2100-C) construit en 1962 avec un moteur de 290 CV remplacé en 1970 par un moteur de 370 CV (L. 21,24 m, l. 4,98 m, C. 1,44 m, Tjb 36,40. Equipage mini/maxi de 10/24 hommes. Vendu en 1976 à Peniche).

Depuis une dizaine d'années, on observe donc dans tout le Portugal une course effrénée à la motorisation atteignant non seulement les grands centres de pêche mais également ceux de moindre importance (l'armateur nazaréen du *Rosa-Amaro* (5,026 Tjb) augmenta la puissance des moteurs passant de 50 à plus de 80 CV).

Aujourd'hui, la quasi-totalité des barques non-pontées ont un moteur hors-bord. Les embarcations munies d'un moteur intérieur sont très minoritaires dans le parc nazaréen. Ces unités ne se différencient entre elles que par leur volume et leurs capacités de déplacement. La barque *lancha*, le senneur *rapa* et le bateau *bote*, tous motorisés, sont les trois types d'embarcations actuelles caractérisant la flottille nazaréenne.

c - La restructuration de la flottille portugaise : une nécessité économique

Un premier plan de restructuration de la flottille a été mis en place à la veille de l'entrée du Portugal dans la Communauté économique européenne qui eut lieu officiellement le premier janvier 1986. Ce plan de réduction (plano de abate) prévoyait la destruction de 46% de la grande flotte de pêche dans les cinq années suivantes. Elle était constituée à l'époque de 52 unités (*Fishing News International*, fév. 1985). Huit ans plus tard, ce plan ne semble pas avoir été suivi avec rigueur puisque l'on estime à 97 le nombre d'unités dans cette même catégorie. Renforce

depuis, ce plan s'applique à l'intégralité de la flotte de pêche. Le Directeur général des pêches estime que la moitié des 14000 embarcations existant à ce jour au Portugal est de trop (environ 10000 embarcations spécialisées dans la pêche de proximité et 1500 dans la pêche côtière). (*Correio da Manhã*, 4 fév. 1993). Face à un marché plongé dans la dépression, le Pouvoir central pense qu'il est temps pour le Portugal de préparer l'infrastructure de ses pêches pour l'an 2000.

L'actuel plan d'orientation illustre cette nouvelle politique des pêches portugaises et prévoit une réduction de 20% des embarcations classées dans la catégorie des unités de pêche les plus nocives pour la protection et la conservation des espèces ichthyologiques. Ce sont les chalutiers qui sont directement visés par cette mesure. Pour les embarcations destinées à la pêche locale, 15% de réduction sont prévus. Ces objectifs sont à atteindre pour 1996 :

*"Il n'y a pas à craindre que la réduction du nombre des unités de pêche entraîne par conséquence une baisse sensible du volume du poisson pêché parce les études effectuées par le Ministère démontre qu'il est possible aujourd'hui de pêcher la même quantité avec deux fois moins d'embarcations. Ceci s'explique par le fait que la moyenne des prises par unité navigante est de plus en plus faible et que la diminution de la flottille aurait pour conséquence d'inverser le processus, c'est-à-dire d'en augmenter le volume par unité",*

dira le Ministre concerné qui reconnaît cependant qu'il sera difficile de concrétiser une telle mesure.

Pour inciter initialement les armateurs à détruire leurs embarcations et à rester à terre, une indemnisation

leur est versée. Celle-ci varie selon le tonnage de l'unité, sa vétusté n'étant pas prise en compte. Pour la destruction d'une embarcation l'armateur reçoit 1 million d'escudos par tonneau (37 800 FF). Mais malgré ce soutien financier pour la destruction de leurs embarcations, certains armateurs ont refusé de rester à terre. Il existe alors une alternative à la destruction de l'unité qui est sa réorientation à l'étranger pour la constitution de sociétés mixtes. Cette mesure reçoit également un soutien financier. Aujourd'hui, le gouvernement incite à la destruction totale des petites embarcations de pêche *locale* jaugeant moins de quatre tonneaux et au réinvestissement des indemnités versées en cas de désarmement. Ainsi, si l'armateur ne réinvestit pas cet argent dans l'achat d'une nouvelle embarcation, l'Etat l'impose sur ce revenu comme s'il s'agissait d'une plus-value. L'acquisition d'une nouvelle embarcation répond également à des conditions strictes puisque celle-ci ne peut jauger ni moins de quatre tonneaux, ni plus de tonneaux que compte l'embarcation ayant fait l'objet d'un désarmement ce qui revient à dire que dans ce cas précis, la destruction marque l'arrêt définitif des activités pour le pêcheur. Le gouvernement portugais réduit ainsi la capacité de sa flotte de pêche.

Le nombre d'armateurs qui suivent les directives du gouvernement, en détruisant leurs embarcations, a augmenté à un rythme significatif. Le montant global des primes qui s'élevait à 4,7 millions de contos en 1992 (176 millions de francs) alors qu'elles n'étaient que de 3,1 millions de contos en 1991 (116 millions de francs) en apporte la preuve. Le gouvernement réagit alors en limitant les autorisations. De 1990 à 1993, il fallait que le patron justifie d'au moins une centaine de ventes à la criée au cours de l'année antérieure. Depuis janvier 1994, il faut avoir effectué 75 ventes à la criée deux années de suite. Ainsi, au début de 1994, deux pêcheurs déposèrent une demande d'autorisation pour détruire leurs embarcations

respectives. Celle-ci leur fut refusée parce qu'ils ne répondaient pas aux ultimes conditions exigées.

D'un autre côté, le montant des primes pour une immobilisation temporaire, octroyées aux armateurs qui préfèrent ne pas envoyer leurs unités à la casse mais attendre des "jours meilleurs", est relativement faible par rapport à la précédente (Tableau 18).

Détruire les unités n'est pas le seul objectif que se sont fixé les économistes portugais, des primes sont offertes également pour la modernisation des équipements vétustes. Mais ce projet ne remporte pas tous les suffrages auprès des pêcheurs qui se plaignent d'être obligés d'avancer la totalité des fonds nécessaires aux travaux et d'attendre des mois, voire des années, pour que les services compétents de l'Union européenne remboursent sa participation.

TABLEAU 18  
- PRIMES ATTRIBUEES AUX ARMATEURS -

ANNEE	APPORT NATIONAL	TOTAL PRIMES*
<u>Destructions</u>		
1986	395 331	791 800
1987	191 877	391 754
1988	227 306	454 612
1989	218 670	437 340
1990	509 289	1 018 576
1991	957 254	3 161 063
1992	1 464 824	4 755 817
TOTAL	3 964 551	11 011 026
<u>Immobilisations temporaires</u>		
1986	2 196	4 392
1987	30 751	61 502
1988	8 596	17 188
1989	12 014	24 028
1990	78 841	157 682
1991	32 072	64 144
1992	163 056	326 112
TOTAL	327 524	653 048

\* Sources: IFADAP et DGP

Suivant une autre directive du Ministère de tutelle, le nombre des embarcations destinées à la pêche à la sardine doit diminuer plus encore qu'en 1992 (la surexploitation des mers a entraîné un abaissement du volume des prises et notamment en sardine). Ce phénomène a été ressenti par l'industrie de la conserve qui est le plus important client pour cette espèce). Le Directeur des pêches annonce :

*"déjà l'année passée (1992) nous avons détruit des unités destinées à la sardine et cette année le rythme de démolition devra augmenter." (Correio da Manhã, op. cit.),*

L'objectif de l'Union européenne étant de faire disparaître les unités de moins de 30 CV pour augmenter la catégorie des 30 à 99,9 CV et 100 à 199,9 CV.

Ces mesures générales sont évidemment à nuancer selon les régions. Certains ports de pêche, où la surexploitation est évidente, font l'objet d'une attention toute particulière de la part des décideurs. Póvoa de Varzim et Vila do Conde sont particulièrement visés par ces derniers.

A Nazaré, les armateurs de senneurs commencent à suivre la politique générale et font désarmer leurs embarcations. Mais quant il s'agit de décider de la suspension temporaire ou définitive de l'activité de pêche, les pêcheurs sont prudents car cela peut signifier pour eux la reconversion professionnelle pour les plus jeunes ou la mise à la retraite anticipée pour les autres.

Le vendredi 2 avril 1993, trois armateurs - dont deux étaient aussi patrons de pêche - ont accepté de détruire par le feu leur embarcation. Deux armateurs ont par la suite racheté une embarcation du même type, au tonnage équivalent mais mieux équipée (l'unité *Toni* de 7 tonneaux remplaça le *Rumo de Felicidade* qui jaugeait 7,070 Tjb), tandis que le troisième a pris sa retraite.

Ce choix entre parfaitement dans les perspectives d'avenir car, pour le responsable de la Direction générale des pêches (D.G.P.), on ne doit pas parler seulement de destruction mais aussi de modernisation des navires et de leurs équipements afin d'augmenter la sécurité et le rendement. Cependant, la destruction des embarcations qui ne sont pas remplacées a des conséquences immédiates nocives pour l'emploi car il génère des chômeurs. La décision de l'armateur du chalutier *Titinha* qui fut d'envoyer celui-ci à la casse en janvier 1994, eut pour conséquence le licenciement de 16 hommes d'équipage. Dans la somme élevée que reçoit l'armateur, aucune part n'est reversée aux marins pour compenser la perte du salaire. Vécue comme une injustice, cette perte d'emploi est parfois rendue plus amère par l'attitude de l'armateur que les pêcheurs jugent ainsi :

*"Dès qu'il a reçu son indemnisation, l'armateur s'empresse de rembourser ses dettes, il rembourse à droite à gauche, il fait des achats - une télévision, etc. - mais parfois il oublie de payer les pêcheurs qui attendent."*

La destruction des embarcations portugaises n'est pas un cas isolé. Presque tous les pays riverains aujourd'hui sont confrontés à des mesures drastiques de destruction de leur flottille de pêche afin de respecter les quotas de pêche définis à Bruxelles, l'objectif étant de réduire la flotte de la nouvelle Union Européenne.

TABLEAU 19

- EMBARCATIONS ENREGISTREES POUR LA PREMIERE FOIS A NAZARE  
(classement à partir des codes d'immatriculation)

ANNEE	ANZOL (Alto) Local	LAGOSTA	VALENCIANA	REDONDA	XAVEGA + (Mugiganga)	GALEAO + (auxil)	TRAINEIRA + (auxil.)	CANDIL	COSTEIRA
1893	46	23	-	-					
1894	4	-	39	9					
1895	3	-	1	-					
1896	2	3	3	-					
1897	-	-	-	-	7(1c)				
1898	5	7	1	-	2				
1899	11	10	5	-	-				
1900	8	12	5	-	8(1c)				
1901	2	1	10	-	14	9(?)			
1902	-	1	17	-	3(2c)	-(4)			
1903	-	1	8	-	7(1c)	5(11)			
1904	-	-	3	2	13	13(15)			
1905	2	-	1	1	-	-(2)			
1906	-	-	2	1	9	-(2)			
1907	1	-	-	-	1	1(9)			
1908	-	1	-	1	2	3(13)			
1909	-	19	3	-	1	2(17)			
1910	1	10	2	1	16	-(6)			
1911	1	-	6	-	6	1(10)			
1912	-	2	10	-	10	2(15)			
1913	5	-	3	1	5	3(11)			
1914	4	-	6	-	19	2(5)			
1915	2	-	2	1	43	-(2)	-	-	1
1916	2	-	7	-	12	1(1)			
1917	-	-	-	-	4	-(3)			
1918	1	1	1	-	5	-(7)			
1919	-	-	-	-	13(3c)	1(3)			2
1920	1	-	2	-	5	1(3)			2
1921	2	-	3	-	3(3c)	1(1)		3	
1922	-	1	-	-	6	-(2)	2	1	
1923	-	-	6	-	9(14c)	-(1)	2		
1924	4	-	1	-	9(16c)	-			4
1925	2	-	-	-	5(3c)	-(1)			
1926	-	-	2	-	3(10c)	1(1)	13vigies		10
1927	2	-	2	-	5(11c)	-(3)		1	
1928	-	-	-	-	10(7s)	-(6)	1	4	
1929	-	-	1	-	5(7s)	2(1)	-	-	7
1930	-	-	-	-	4(3s)	-(1)	13(6)	6	
1931	1A	-	-	-	-	-	30(31)	-	
1932	-	-	-	-	1(7s)	-(14)	6(3)	1	
1933	5	-	-	-	4(1s)	-	(8)	2	
1934	1	-	-	-	3(5s)	-	1(5)	3	
1935	4	-	-	-	6(11s)	-	1(1)	4	
1936	3	-	-	-	(11s)	-	-(11)	10	
1937	-	-	-	-	4(2s)	-	-(5)	19	
1938	1C	-	-	-	2(3s)	-	-(7)	9	
1939	4L	-	-	-	2(2s)	-	1 -	19	7
1940	-	-	-	-	6(2s)	-	2(1)	20	
1941	-	-	-	-	6(1s)	-	1(3)	24	
1942	4L	-	-	-	3	-	2(8)	7	
1943	1L	-	-	-	6(1s)	-	-(1)	14	
1944	6L	-	-	-	1	-	1(2)	27(10)	
1945	1	-	-	-	29	-	-	2(6)	13

## LEXIQUE:

ANZOL (Alto/Local) (ligne hautière ou locale)  
LAGOSTA (pêche à la langouste)  
VALENCIANA (madrague-valenciana)  
REDONDA (madrague-redonda)  
XAVEGA + (Mugiganga) (senne de plage + filet à crabe)  
GALEAO + Auxil. (grand senneur + auxiliaire)  
TRAINEIRA + Auxil. (senneur + auxiliaire)  
CANDIL (petit senneur)  
COSTEIRA (pêche côtière)  
c - crabe  
s - similaire

TABLEAU 20

- EMBARCATIONS ENREGISTREES DANS LA CATEGORIE  
"AVEC MOTEUR" (com motor) -

ANNEE	MOTOR-PESCA-ALTO	TRAINEIRA	MOTOR-PESCA-COSTEIRA	BOTE	AUXILIAR	TOTAL
1930	19(voile)	30	-		-	49
1931	16(voile)	37	-		-	53
1945	4	14	2			20
1946	3	15	1			19
1947	3	17	2			22
1948	6	15	-			21
1949	2	16	2		20	40
1950	-	23	13			36
1951	-	20	13			33
1952	1	18	15			34
1953	-	18	23			41
1954	7	16	25			48
1955	14	18	16			48
1956	15	16	10			41
1957	13	20	12			45
1958	21	18	1(a)			40
1959	22	14	(b)			36
1960	18	8	7			33
1961	3	10		29		42
1962	-	7		38		45
1963	-	9		42		51
1964	-	11		52		63
1965	-	7	-	57		64
1966	-	16	-	74		90
1967	-	11	-	48		59
1968	-	6	-	62		68
1969	-	9	-	45		54
1970	-	4	-	44		48
1971	-	2	-	41		43
1972	-	3	-	35		38
1973	-	2	-	34		36
1974	-	2	-	?		?
1975	-	1	-	44		45
1976	-	-	-	36		36
1977	-	-	-	32		32
1978	-	-	-	29		29
1979	-	12	-	23		35
1980	-	18	-	20		38
1981	-	-	-	38		38
1982	-	16	-	22		38
1983	-	23	-	25		48
1984	-	25	-	31		56
1985	-	-	-	46		46
1986	-	12	-	35		47
1987	-	6	-	39		45
1988	-	-	-	38		38
1989	-	-	-	33		33
1990	-	-	-	33		33
1991	-	-	-	29		29
1992	-	-	-	-		36
1993	-	-	-	-		31

## LEXIQUE:

MOTOR PESCA ALTO (embarcation motorisée pour la pêche hauturière)

TRAINEIRA (seneur)

MOTOR PESCA COSTEIRA (embarcation motorisée pour la pêche côtière)

BOTE (embarcation motorisée pour la pêche hauturière)

AUXILIAR (auxiliaire)

(a) 68 selon Correia

(b) 60 selon Correia

TABLEAU 21

- EMBARCATIONS ENREGISTREES DANS LA CATEGORIE "NON-PONTEES"  
(boca-aberta) -

ANNEE	BARCO-ARTE -XAVEGA	BARCO CARANGUEJO	BARCO CANDIL	TRAINEI -RINHA	CHATO	COSTEIRA	LANCHA	LOCAL	LOCAL (com motor)	AUXILIAR	BATEL	CERCO AMERICANO
1930	56	49	-	16	-	-	-	-	-	-	1lag	1
1931	62	34	-	-	-	17	-	-	-	-	-	0
1945	104	-	-	68	-	71	1	89	-	-	1	-
1946	90	-	-	80	1	(D)	2	170	-	-	-	-
1947	92	1(L)	-	85	-	-	2	155	-	-	-	-
1948	101	-	2	86	1	-	1	168	8	7	-	-
1949	108	-	95	6	-	-	0	176	13	-	-	-
1950	96	2	86	0	1	-	6	149	-	1	-	-
1951	90	-	89	-	0	-	12	124	-	1	-	-
1952	145	-	22	-	-	-	40	70	2	-	-	-
1953	91	-	85	-	-	-	95	55	-	-	-	-
1954	101	-	85	-	-	-	82	60	-	-	-	-
1955	96	1(L)	87	-	-	-	49	69	-	-	1	-
1956	92	0	69	-	-	-	27	106	-	-	0	-
1957	87	-	87	-	-	-	53	76	-	-	-	-
1958	82	-	86	-	-	-	34	85	-	-	-	-
1959	85	-	80	-	-	-	53	72	-	-	-	-
1960	85	-	85	-	-	-	12	124	1	1	-	-
1961	89	-	108	-	-	-	106	27	0	1	-	-
1962	84	-	83	-	-	-	126	24	-	0	-	-
1963	94	-	126	-	-	-	76	3	-	-	-	-
1964	85	-	76	-	-	-	124	8	-	-	-	-
1965	85	-	82	-	-	-	119	4	-	-	-	-
1966	88	-	72	-	-	-	112	11	-	-	-	-
1967	76	-	71	-	-	-	136	0	-	-	-	-
1968	74	-	70	-	-	-	138	1	-	-	-	-
1969	66	-	63	-	-	-	102	1	-	-	-	-
1970	52	-	51	-	-	-	95	0	-	-	-	-
1971	43	-	43	-	-	-	110	-	-	-	-	-
1972	47	-	44	-	-	-	117	-	-	-	-	-
1973	48	-	38	-	-	-	122	-	-	-	-	-
1974	45	-	42	-	-	-	105	-	-	-	-	-
1975	45	-	30	-	-	-	90	-	-	-	-	-
1976	44	-	30	-	-	-	114	-	-	-	-	-
1977	38	-	37	-	-	-	113	-	-	-	-	-
1978	33	-	26	-	-	-	116	-	-	-	-	-
1979	24	-	10	-	-	-	60	-	-	-	-	-
1980	24	-	11	-	-	-	70	-	-	-	-	-
1981	30	-	20	-	-	-	92	-	-	-	-	-
1982	30	-	20	-	-	-	96	-	-	-	-	-
1983	30	-	20	-	-	-	110	-	-	-	-	-
1984	29	-	21	-	-	-	133	-	-	-	-	-
1985	27	-	19	-	-	-	128	-	-	-	-	-
1986	26	-	14	-	-	-	134	-	-	-	-	-
1987	25	-	14	-	-	-	146	-	-	-	-	-
1988	22	-	14	-	-	-	152	-	-	-	-	-
1989	21	-	16	-	-	-	141	-	-	-	-	-
1990	18	-	14	-	-	-	147	-	-	-	-	-

## LEXIQUE:

BARCO ARTE XAVEGA (barque avec senne de plage)  
 BARCO CARANGUEJO (même barque que la précédente pour la pêche au crabe)  
 BARCO CANDIL (petit senneur)  
 TRAINEIRINHA (petite traineira ou candil)  
 CHATO (barque à fond plat auxiliaire)  
 COSTEIRA (côtière)  
 LANCHA (barque lanche/pêche locale)  
 LOCAL (barque lanche/pêche locale)  
 LOCAL COM MOTOR (barque avec moteur pour la pêche locale)  
 AUXILIAR (barque auxiliaire des traineira, candil et galeão)  
 BATEL (barque pour la pêche à la palangre)  
 CERCO AMERICANO (grand filet des senneurs galeão)  
 (L) = pêche au crabe sur embarcation locale

Remarque: Les chiffres portés sur le tableau 20 et 21 représentent des inscriptions effectives, faites au cours de l'année de référence. Entrent dans ces chiffres les embarcations armées et désarmées dans la même année et en sont exclues les embarcations qui ont été immatriculées plusieurs fois au cours de l'année de référence. Les conditions climatiques défavorables, surtout en hiver, et les techniques saisonnières obligent les pêcheurs à désarmer plusieurs fois au cours de l'année. Le nombre des embarcations inscrites ne peut donner une image parfaitement conforme à la réalité des activités azaréennes car on relève de nombreuses années des écarts importants entre les "embarcations existantes" et les "embarcations en activité". Les embarcations en activité n'étant pas toujours spécifiées, l'analyse de l'évolution de la flottille est faite à partir de nombre des embarcations existantes.

## CHAPITRE 2 - LES EQUIPAGES : CONSTITUTION ET ORGANISATION

Lorsque la survie d'une communauté dépend de l'exploitation hasardeuse des richesses de la mer, l'ensemble de ses membres participent directement ou indirectement à l'effort de pêche. Cette communauté se divise alors en "personnel de terre" et "personnel de mer".

A Nazaré, les activités à terre sont généralement dévolues aux femmes qui prennent en charge toutes les tâches parallèles ou complémentaires liées à la pêche. Les hommes, quant à eux, déploient leur habilité, leur force et leur courage en mer. Pour affronter l'élément marin, les pêcheurs s'organisent et se regroupent en constituant des équipages.

En 1990, le nombre de pêcheurs s'élève à 686 hommes en activité permanente, dont 25 de moins de 21 ans, et 61 pêcheurs occasionnels (Tableau 22). Au cours de cette même année de référence, 181 patrons de pêche *locale* se sont inscrits pour un quota de 103 marins (90 pêcheurs et 13 mousses) ce qui pourrait laisser supposer qu'un peu moins de la moitié des équipages <sup>est</sup> sont composés d'un seul homme ce qui, dans la pratique, s'avérera faux car de nombreux pêcheurs retraités et non-immatriculés font partie de ces équipages, la tendance étant de constituer de très petits équipages de deux, voire trois hommes pour ce type d'embarcation. Pour la pêche côtière, 36 patrons et 229 marins (212 pêcheurs et 17 mousses) sont inscrits. Ce rapport inversé permet d'affirmer, qu'en pêche côtière, aucun patron ne travaille en solitaire.

### A) LES EQUIPAGES

#### a- Le personnel navigant

L'équipage est composé de compagnons (*companheiro*). Les compagnons se désignent entre eux par le vocable

TABLEAU 22

- EVOLUTION DE LA POPULATION MARITIME -

ANNEE	EMBARCATIONS		PECHEURS(1)		SOUS TOTAL	PECHEURS Occ.(3)	TOTAL PECHEURS	TOTAL ENGINES
	(1)	(2)	+21	-21				
1886		65	539					-
1927		425	2289					-
1934		534	2886					-
1974	274	478	695	60	755	30	785	448
1979	432	468	858	134	992	105	1097	305
1985	319	487	608	82	690	139	829	322
1989	226	296	588	55	643	80	723	229
1990	182	272	600	25	625	61	686	229
1991	222	291	665	24	689	-	689	222
1992	166	196	489	8	497	-	497	166
1993	176	200	535	-	535	40	575	171

(1) En activité/(2) Existantes/(3) Occasionnels

TABLEAU 23

- STRUCTURE D'UN EQUIPAGE -

EQUIPAGE (companha)	
=	
PECHEURS (pescadores)	ou COMPAGNONS (companheiros)
=	
UN PATRON DE PECHE (patrão de pesca)	+ DES MARINS (camaradas)
1-Patron/senne de plage (arraís)	Spécialistes+Manoeuvres (motorista,... + pescador)
2-Patron/autres engins (mestre)	

"camarade" (*camarada*). Ce mode de désignation, basé sur le modèle de la confraternité - c'est-à-dire de l'appartenance à une société, à une compagnie, à une association de solidarité entre les pêcheurs,... -, traduit un degré d'esprit de corps et de camaraderie qui est vécu, pensé et exprimé au moyen du langage. Les pêcheurs nazaréens désignent fréquemment le patron de pêche par le vocable *arraís* lorsque celui-ci est à la tête d'un équipage destiné à la pêche à la senne de plage et par celui de *mestre* - terme usuel pour désigner un quelconque maître d'équipage de vaisseau - pour toutes les autres techniques (à Póvoa de Varzim, le patron d'embarcation est appelé *pai de rapaz* (*père de garçon*). Santos Graça, 1932, p. 188)(Tableau 23).

Dans les rôles d'armement concernant les embarcations non-pontées, les hommes sont désignés par le vocable "pêcheur" (*pescador*), excluant à priori, toute hiérarchisation entre eux. Seule les qualifications de *arraís/mestre* et de *chamador*, qui désigne un pêcheur chargé de regrouper à terre les membres de son équipage avant de partir en mer, sont mentionnées (du verbe *chamar* signifiant appeler). Pour tous les grands équipages des embarcations pontées, les hommes sont désignés selon leur spécialisation: contremaître, mécanicien, vigie, pêcheur, etc.(Tableau 24).

On ne peut pas dire qu'il existe réellement des formes d'activités halieutiques purement individuelles à Nazaré. L'ensemble des activités de pêche sont essentiellement pratiquées en coopération.

L'organisation d'une unité repose sur l'association de professionnels de la pêche, spécialistes et manoeuvres. Le rôle de chacun est mieux défini sur les unités comptant des équipages supérieurs à huit hommes. En dessous de ce seuil, on observe que sur les unités de faible tonnage, la dichotomie entre spécialiste et non-spécialiste est peu marquée et que le principe de la polyvalence appliqué à tous les membres du groupe est essentiel.

TABLEAU 24

- LES MEMBRES DE L'EQUIPAGE (LEXIQUE) -

PORTUGAIS	FRANCAIS
<u>EM MER:</u>	
ARRAIS	Patron de pêche = chef de barque
MESTRE	Patron de pêche = maître d'équipage
MESTRE DA PESCA	Responsable de pêche
MESTRE DA REDE	Responsable du filet
CONTRAMESTRE	Contremaître
MOTORISTA	Mécanicien
ADJUDENTE-MOTORISTA	Aide-mécanicien
PEDREIRO	Responsable du gouvernail sur le <i>galeão</i>
CHAMADOR	Celui qui appelle les hommes d'équipage
PESCADOR	Pêcheur
VIGIA	Vigie
HOMEM DA LANCHAS	Homme de <i>lancha</i> -auxiliaire
MOCO	Mousse (17-20 ans)
<u>A TERRE:</u>	
ARMADOR ou DONO	Armateur ou propriétaire
COMTEIRO	Comptable
VELHO DA TERRA	<i>Vieux de la terre</i> (vieux homme retraité)
HOMEM DA TERRA	<i>Homme de la terre</i>
CHAMADOR DE GADO	Celui qui se procure les boeufs/bouvier
RAPAZ NOVO	Garçon novice (10-14 ans)
RAPAZ DA TERRA	Garçon de terre (14-17 ans)
MOCO	Mousse (17-25 ans)
AJUDIAS	Aides (femmes)

Sur les petites unités, on observe que la polyvalence est la règle. Qu'il s'agisse de pallier l'absence accidentelle d'un pêcheur ou de joindre ses forces physiques à celles d'un camarade à un moment critique du travail, la connaissance des différentes phases de l'opération conditionne l'activité commune. La polyvalence, dont fait preuve quotidiennement les pêcheurs, s'exerce soit par le biais d'actions communes et simultanées, soit par celui d'une permutation des rôles. Même si un pêcheur a une qualification professionnelle, celui-ci, comme tous les autres membres de l'équipage, doit accomplir toutes les tâches qu'exige une opération de pêche.

De nombreuses situations, qu'elles soient exceptionnelles - phase de pêche périlleuse, incident de pêche, accident corporel, ... - ou d'ordre organisationnel - rotation du personnel -, peuvent détourner un moment un pêcheur de sa fonction initiale. La connaissance du travail, à toutes les phases de son déroulement, est donc indispensable. Un pêcheur doit pouvoir seconder un camarade en difficulté ou le remplacer "au pied levé" en cas d'accident. C'est ainsi que la polyvalence s'exerce sur le *Príncipe da Paz*, où chaque homme, qu'il soit pêcheur ou mécanicien, effectue deux à trois changements de poste au cours d'une même opération de pêche. Ce principe de la permutation explique que les senneurs *Nova Estrelinha* et *Vai Com Jesus Cristo*, jaugeant respectivement 29,27 et 5,45 tonnes, ont des équipages similaires composés d'un patron de pêche, d'un mécanicien et de 9 pêcheurs alors que le *Almaraz Sol* jaugeant sept tonnes de moins que le *Nova Estrelinha* possède, en plus d'un contremaître, un mécanicien adjoint, et 15 pêcheurs, ce qui fait un équipage au complet de 18 hommes contre 11.

Le chef de barque qui détient seul, en théorie, le savoir relatif à la navigation et au milieu marin, effectue les mêmes opérations manuelles que les pêcheurs. Inversement, un pêcheur peut suppléer une absence à la barre

du chef de barque sans pour cela remettre en cause les relations de subordination existantes. Dans les opérations de pêche de nombreuses phases sont exécutées en commun sans différenciation de grade. A bord des unités pontées, le patron reste à sa place - à la barre dans la timonerie - et assiste les pêcheurs dans des tâches annexes. Pendant les deux heures nécessaires au relevage d'un filet fixe, par exemple, le patron d'une unité motorisée reste à la timonerie car il doit surveiller le treuil mécanique entraîné par le moteur de l'embarcation dont le régime tourne au ralenti. Pendant toute la phase de pêche, le patron ne touche pas au filet mais il peut sortir quelques instants de la cabine pour mettre les merlans pêchés en caisse, voire les rincer et les vider. Le patron "donne la main" mais son rôle est de coordonner et de surveiller alors qu'à bord d'une barque, il est un pêcheur comme les autres.

Aujourd'hui, les équipages nazaréens comptent entre 1 et 18 membres selon la technique employée et l'importance de l'unité. La moyenne est de 5 hommes pour les petites sennes tournantes, de 1 à 3 hommes pour les équipages des barques côtières (palangre, filet et nasse) et d'une vingtaine d'individus en moyenne pour les sennes de plage - 5 hommes allant en mer, les autres restant à terre. A bord des embarcations destinées à la pêche hauturière, qui regroupe la pêche à la palangre et au filet maillant à merlan, les équipages sont en moyenne de 8 hommes sur les unités de 20 tonneaux mais l'on trouve également des équipages réduits de 3 à 5 hommes sur celles de 10 tonneaux.

Les senneurs et les caseyeurs ont une taille très variable et vont des embarcations non-pontées de 4 mètres aux navires hauturiers de 12 mètres de long. L'importance des équipages n'est pas toujours en relation avec la taille ou la jauge du navire. L'équipement que celui-ci possède, pour la mise à l'eau ou la relève des filets ou des casiers, selon qu'il soit rudimentaire, perfectionné ou inexistant, influe sur la composition de l'équipage. Il s'agit donc

d'une fluctuation d'ordre technique ayant parfois des origines économiques. L'acquisition d'un treuil manuel de relevage du filet, sur une barque de 6,40 m, à bord de laquelle 6 hommes calent et relèvent une senne tournante, permet d'effectuer alors les mêmes opérations en réduisant l'équipage à quatre hommes.

Il existe également quelques petites embarcations dont les équipages se composent uniquement d'un homme, l'armateur lui-même. Il s'agit toujours de barques du type *lança* jaugeant rarement plus d'un tonneau et destinées à la pêche à la ligne ou à la pêche fluviale.

Les unités à moteur intérieur et de 10 tonneaux de jauge brute en moyenne comme les senneurs, les palangriers et les caseyeurs côtiers renforcent leurs équipages par la présence de spécialistes dont la qualification est mentionnée dans les contrats de travail et dans les rôles.

Ainsi, sur les 36 embarcations à moteur intérieur en activité, seules 7 d'entre elles travaillent avec un équipage sans spécialiste. Il s'agit d'embarcations inférieures à 7 tonneaux. A bord des unités de fort tonnage, le mécanicien est le spécialiste dont l'équipage ne peut se dispenser. Au-delà de 20 tonneaux apparaissent les suppléants; le patron de pêche est secondé par un contremaître et le chef-mécanicien par un aide-mécanicien.

Les équipages des senneurs comptent parmi les hommes, une vigie qui prend place dans une embarcation auxiliaire. La vigie des anciens senneurs *galeão* recherchait les bancs tandis que l'*homme de lança* attirait les poissons vers les senneurs *traineira* ou les actuels *rapa* et *candil*.

Notons qu'à bord de deux senneurs - *Novo Capricio* et *Monte Sinai* - les équipages ont, comme à bord des chalutiers, un maître de pêche.

Les quatre chalutiers inscrits à Nazaré ont des équipages composés de 9 à 15 hommes, avec à leur bord, un patron de pêche, un ou deux contremaîtres, un ou deux mécaniciens et aides-mécaniciens, un maître de filet, un

maître de pêche et, à bord du *Rio Novo do Príncipe*, un cuisinier.

Le pêcheur-spécialiste doit accomplir la tâche pour laquelle il a été engagé ce qui exclut alors, et en théorie, la notion de polyvalence soulignée précédemment. La répartition sur le pont des différents postes d'activités est directement liée à l'attribution des rôles mais en fait, seuls les très grands équipages peuvent établir des postes fixes de travail que le pêcheur doit conserver une majeure partie du temps. Dans le cas des équipages nazaréens, ceci ne concerne que les chalutiers.

#### b- Le personnel non-navigant

Parallèlement au personnel masculin navigant, assurant la manoeuvre et le service sur le navire, il existe un personnel fixe, composé d'hommes actifs ou retraités, de femmes et d'enfants, sur lesquels repose la phase "terrestre", c'est-à-dire toutes les activités parallèles et complémentaires liées à la pêche.

Pour la pratique de la senne de plage, un homme qui fait partie de l'équipage allant en mer, est désigné comme *homem da terra* lorsqu'il reste sur la plage pour effectuer certaines opérations, ce qui veut dire que, lors d'une autre opération de pêche, il peut se retrouver *pescador* à bord de l'embarcation tandis qu'un autre *pêcheur* prend sa place à terre. Il est secondé par un homme âgé, le *velho da terra*, qui est un pêcheur retraité et des garçons dont le mode de désignation est fonction de la tranche d'âge dans laquelle ils se situent : le *garçon novice* (*rapaz novo*) de 10 à 14 ans et le *garçon de la terre* (*rapaz da terra*) de 14 à 17 ans qui ne peuvent embarquer, et le mousse ou *jeune homme* (*moço*), âgé de 17 à 20 ans et qui travaille à terre ou en mer selon les besoins (au temps des *galeão*, les mousses employés à terre pouvaient avoir 25 ans). La main-d'oeuvre terrestre est composée des femmes qui participent au halage

des sennes de plage, et au tri du poisson<sup>sof</sup> qui portent les paniers. Les pêcheurs les appellent des *ajudias* ou *ajudis* (ou *ajudios*), expressions vernaculaires de la même racine que *ajudante*, du verbe *ajudar* signifiant aider. Ces aides ne possèdent pas de licence de pêche et ne figurent pas dans les rôles mais elles font partie de l'équipage et sont mentionnées sur les livres de comptes.

Au début de ce siècle, les Nazaréens expérimentèrent un autre mode d'association. Poussés par le profit, quelques riches notables créèrent des sociétés de pêche. Les équipages possédaient alors à leur tête des armateurs, propriétaires d'une ou plusieurs embarcations et d'un ou plusieurs filets. Dans ce cas précis, ces hommes ne cumulaient jamais les fonctions d'armateur et de patron de pêche. Ces sociétés exploitaient principalement les engins de pêche qui, à l'époque, exigeaient une main-d'oeuvre imposante. C'était le cas des grandes sennes de plage à Vieira et Pedrogão (plages administrées par la capitainerie de Nazaré) et des sennes tournantes armant les senneurs *galeão*.

Une société des *galeão* regroupait 50 à 70 hommes environ. Il arrivait que cette même société regroupe les deux activités de pêche. Ainsi, lorsqu'un armateur possédait à la fois une senne tournante et une senne de plage, il prenait sur la totalité de son équipage inscrit à la capitainerie, le nombre d'hommes nécessaire pour une partie de pêche avec l'un ou l'autre des filets. Cette organisation permettait à la société d'étendre son activité sur toute l'année et de ne jamais désarmer ses navires. La société employait également un gérant (*gerente*), deux patrons de pêche, deux vigies, un contremaître, un secrétaire et un trésorier. Aujourd'hui, il n'existe plus de société de pêche de ce type à Nazaré et les statuts d'armateur et de patron de pêche se confondent dans la grande majorité des cas. Sur les 176 embarcations en activité en 1994, on comptait

seulement 12 armateurs, parmi eux quatre armateurs de chalutiers - non-pêcheurs d'origine - et huit armateurs de senneurs, tous patrons de pêche à la retraite. Une seule unité aujourd'hui est la propriété d'un Nazaréen non pêcheur vivant dans le port de Peniche - le senneur *Cidade de Peniche* - qui est immatriculé à Nazaré. Il s'agit là certainement de l'exception qui confirme la règle du cumul des fonctions d'armateur et de patron à Nazaré.

Avant la révolution du 25 avril 1974, les comptes étaient moins formels. Aujourd'hui, toute embarcation possède un livre de compte tenu soit par le patron soit par un trésorier ou comptable (*conteiro*), pêcheur professionnel ou non, actif ou retraité. Le comptable est un homme souvent proche du chef de pêche, ami ou gendre, mais toujours une personne de confiance. Selon les règles internes des communautés de pêche, la comptabilité peut être l'affaire des femmes. C'est le cas des femmes de pêcheurs-laboureurs de Póvoa de Varzim. Il n'en est pas de même à Nazaré où les femmes se bornent à gérer le salaire de leur mari.

Les pêcheurs ont coutume de dire qu'ils pourraient se passer d'un comptable car leur expérience leur permet de calculer "de tête" le gain de chacun à la vue des prises et des dépenses parallèles. A la lecture des livres de comptes du passé, on observe une rupture très nette à certaines époques de crise. A présent, tout est administré avec rigueur et les documents comptables sont tenus de sorte que l'administration fiscale puisse exercer son contrôle ce qui était pratiquement impossible dans le passé.

### c- Le recrutement

Etant presque toujours propriétaire de l'embarcation qu'il conduit, c'est donc au patron de pêche que revient le soin de recruter les membres de son équipage. Même dans les cas sporadiques où le patron ne cumule pas la fonction d'armateur, celui-ci reste le recruteur principal.

L'armateur se borne à désigner ce dernier et, éventuellement, quelques-uns des principaux membres de l'équipage, "les gradés", mais le reste est du ressort du patron de pêche.

Les premières négociations aboutissent à un accord verbal de principe. Souvent débattues à la taverne, les questions concernant directement l'embauche sont à peine abordées. Le salaire n'est pas discuté comme dans une situation contractuelle ordinaire puisque le pêcheur est rémunéré selon un système dit "à la part", équivalent à un pourcentage pris sur le bénéfice, et ce n'est que la réputation du patron de pêche qui peut éventuellement renseigner le pêcheur sur de possibles gains. Plus tard, le patron et le pêcheur se rendent à la capitainerie pour que soit enregistré et signé le contrat qui va lier les deux hommes.

Si le nouveau membre d'un équipage est un jeune garçon, la mère de celui-ci l'accompagne. Il s'agit là, non pas d'une obligation, mais d'une démarche coutumière à laquelle le garçon ne peut se soustraire tant l'influence maternelle et la domination de celle-ci est forte. C'est elle qui prend alors la parole et règle les formalités administratives. Le garçon se contente de signer.

Il est vrai que, par le passé, un garçon pouvait obtenir un passeport dès l'âge de quatorze ans ce qui peut expliquer l'habitude qu'ont prise les mères de les accompagner à la capitainerie. Mais avec ou sans passeport, des enfants embarquaient avant l'âge requis. Nombreux sont ceux qui, dès 10 ans, travaillaient déjà pour aider à la subsistance d'une famille pauvre que les multiples naufrages avaient endeuillée de plusieurs générations d'hommes.

On dit à Nazaré que ce sont les femmes qui agissent et influencent le plus lors de la constitution d'un équipage. Elles n'hésitent pas à aller voir le maître d'équipage pour vanter les mérites de leur fils et obtenir une embauche :

*"La femme pouvait aller voir un patron qui, par exemple, pêchait plus que les autres; les femmes, comme les hommes, parlaient pour leurs fils. Les hommes le faisaient aussi; les deux le faisaient."*

Le patron de pêche, cependant, fait jouer la concurrence entre les demandeurs qui sont sélectionnés en fonction de leurs seules compétences :

*"Aujourd'hui, les jeunes ne veulent plus reprendre. Il y a un manque de main-d'oeuvre certain, alors tous les pêcheurs sont sûrs de trouver de l'embauche mais ce sont les meilleurs qui trouvent les meilleurs équipages en premier."*

Les compagnons d'un équipage déjà formé ont une influence certaine sur le patron lorsque celui-ci intègre un nouveau venu. Ce dernier doit être accepté par l'ensemble de l'équipage. Le patron qui impose un pêcheur indésirable risque des dissensions entre les anciens et le nouveau venu, génératrices de nombreux conflits nuisibles à l'harmonie du groupe.

Avant d'embarquer, le pêcheur nouvellement engagé remet son passeport au patron de pêche. Ce dernier ne le lui rend que lorsque son employé le quitte, marquant ainsi la fin de leur association.

#### 1- Origines des membres d'équipages

Il faut faire une différenciation entre la composition des équipages d'embarcations locales et celle d'embarcations côtières.

Dans le premier cas, il s'agit d'équipages restreints. Des pêcheurs solitaires, proches de la retraite, vont seuls en mer pêcher avec un filet maillant simple, quelques casiers ou quelques palangres. Les autres comptent entre deux et cinq hommes. Ces équipages, principalement

ceux des senneurs *candil*, sont généralement composés d'amis et rarement de membres de la famille de l'armateur :

"Sur les embarcations de pêche locale, il y a peu de fils car ceux-ci refusent de travailler pour une pêche aussi peu rentable. Ils sont tous dans la pêche côtière. Il reste donc aux armateurs la solution de prendre des personnes âgées - des retraités. Quand on regarde les registres, pour beaucoup de barques, seul le nom du propriétaire apparaît. On dirait qu'il travaille seul. En fait c'est pas vrai, il a un équipage mais ce sont des retraités alors "ils" n'apparaissent pas parce que le patron ne peut pas les déclarer."

"Quand le patron va à la capitainerie, il déclare un nombre d'hommes - neuf par exemple - mais il partira avec dix ou douze car il veut faire des économies d'impôt. Par contre, si l'équipage fait l'objet d'un contrôle et qu'il faut alors désigner nommément les hommes et qu'apparaît un retraité, le patron paiera une lourde amende. Le retraité devra quitter l'équipage mais il ne subira pas réellement de contrainte. Il y a aussi les retraités qui travaillent à terre. La loi est applicable à eux aussi mais "on" les laisse travailler quand même. Malgré les interdictions et les risques d'amendes, les patrons se retrouvent dans une position difficile parce que les jeunes ne voulant pas travailler en mer, ils sont obligé de prendre des retraités."

On peut estimer qu'une soixantaine d'hommes travaillent sur les senneurs *candil*. On établit ce calcul à partir des filets inventoriés en 1993 et qui étaient au nombre de 12. Pour chaque filet, 5 hommes environ sont nécessaires ce qui me permet d'avancer le chiffre de 60 mais

seuls 25 d'entre eux sont inscrits, ce qui reviendrait à dire que ces équipages seraient constitués de 2 hommes, ce qui techniquement est impossible. La présence d'un treuil manuel sur certaines embarcations a certes réduit la main-d'oeuvre de 30% mais pas suffisamment pour qu'un seul homme puisse halier une senne, tandis que le second pêcheur devrait logiquement se trouver, pendant ce temps, dans l'embarcation porte-feu. Lorsque l'on y regarde de plus près, il apparaît qu'en 1994, seules 10 embarcations étaient inscrites. Six d'entre elles comptaient un seul homme d'équipage, deux comptaient 2 hommes, une 3 hommes et une 6 hommes donnant un total de 19 pêcheurs alors qu'ils devraient être au moins 50.

De par sa constitution hors-normes, ce type d'association est relativement stable car en dehors du décès d'un membre de l'équipage, les hommes ont déjà atteint et dépassé l'âge de la retraite. Seule une éventuelle dispute avec le patron peut en modifier la composition. Par contre, sur les quelques senneurs *candil* appartenant à des pêcheurs actifs et relativement jeunes, les membres des équipages sont mixtes - jeunes actifs et retraités - et le pourcentage des départs des plus jeunes est égale à celui des équipages des autres embarcations.

A l'époque florissante des petites sennes *locales*, à la fin des années 1940, où l'on comptait jusqu'à une centaine d'embarcations, on peut estimer que la proportion des équipages constitués par les membres d'une même famille, était certainement élevée. Une relative stabilité du nombre des embarcations inscrites (une moyenne de 80 unités entre 1949 et 1969) laisse à penser que la transmission des barques s'est produite au moins sur une génération. Cependant, dans les années 1970, le nombre d'unités tombe à 70 pour ne plus se relever. La succession ne se fait plus et les derniers propriétaires travaillent avec des hommes de leur génération.

Contrairement aux embarcations de pêche locale, les équipages des embarcations de pêche côtière, senneurs et caseyeurs, comptent presque toujours un membre de la famille du patron de pêche, un fils, un frère, un neveu, un cousin, un beau-frère ou un gendre, parfois même une épouse.

A bord des trente embarcations de pêche côtières inscrites en 1993, 21 équipages comportent des membres de la famille de l'armateur (Tableau 25). Dans la plupart des cas, armateur et patron de pêche se confondent (18 cas). Lorsque les rôles d'armateur et de patron sont dissociés (7 cas), on s'aperçoit que l'armateur a, soit un membre de sa famille parmi les pêcheurs (l'armateur du *Vai com Jesus Cristo* a un patron étranger mais son frère tient le rôle de mécanicien), soit il est lui-même pêcheur (*Aldana Pedro, Aveiro Mar*) ou encore mécanicien (*Jesus Cristo*). Etre pêcheur sur sa propre embarcation est un choix répondant à une nécessité sociale et économique. Dans les exemples cités, à bord du *Jesus Cristo*, le père-armateur seconde son fils-patron. A l'origine patron de son embarcation, ce dernier a choisi de laisser sa place à son fils avant d'atteindre l'âge de la retraite :

*"Quand il atteindra l'âge de s'arrêter de travailler, la licence de pêche ne sera pas remise en question puisqu'officiellement c'est le fils le patron. Le fils pourra continuer son activité."*

explique un agent de la capitainerie (La difficulté aujourd'hui d'obtenir une licence de pêche ou de conserver celle-ci amène les pêcheurs à employer divers stratagèmes).

Il arrive parfois que l'armateur ait une activité terrestre. C'est le cas de l'armateur du *Aldana Pedro* qui tient un restaurant. Son emploi comme pêcheur exige de lui une présence relative à bord alors que celle du patron est évidemment indispensable.

TABLEAU 25

## - CONSTITUTION DES EQUIPAGES DE PECHE COTIERE EN 1993 -

EMBARCATION	ARMATEUR	PATRON	PECHEURS	
			MEMBRES/FAMILLE	ETRANGERS
Iniçação	A + P	-	-----	15
Estrela do Paraiso	A	Fils	-----	10
Ruma Vida	A	Fils	Mécanicien (frère)(1)	4
Mar Livre	A + P	-	3 fils + 1 épouse + 1 frère	2
Aldana Pedro	A	Etranger	Armateur-pêcheur	3
Companheiro Deus	A	Fils	-----	6
Jesus Cristo	A	Fils	Mécanicien = père	1
Estrela de Nazaré	A + P	-	-----	10
Rumo Felicidade	A + P	-	Mécanicien = gendre	8
Príncipe da Paz	A + P	-	Pêcheur = beau-frère	6
Almaraz Sol	A + P	-	2 Fils	14
Fortuna do Mar	A	Fils	Mécanicien = Fils	-
			Aide-mécanicien = Fils	6
Pedra do Leme	A + P	-	Aide-mécanicien = Fils	1
Pesca Milagrosa	A + P	-	Mécanicien = beau-frère	-
			Pêcheur = 1 gendre +	-
			1 fille + 2 cousins	8
			-----	1
Alda Maria	A + P	-	-----	1
Milagro de Cristo	A + P	-	Pêcheur = 1 fils	1
Vai com Jesus Cristo	A	Etranger	Mécanicien = 1 frère	10
Joa Sagrada	A + P	-	-----	7
Senhora da Visitação	A + P	-	Pêcheur = 1 gendre	0
Onda Nazaré	A + P	-	-----	2
Senhora da Piedade	A	Gendre	Pêcheur = épouse	8
Nova Estrelinha	A	Etranger	-----	18
Toni	A + P	-	Pêcheurs = 2 Fils	6
Quinzico	A + P	-	-----	2
Novo Capricio	A	Fils	Mécanicien = 1 fils	7
Cidade de Peniche	A	Etranger	Pêcheur = 1 cousin	1
Fortuninha	A + P	-	Pêcheur = 1 Fils	1
Aveiro Mar	A	Etranger	Mécanicien = armateur	1
Tininha	A + P	-	Mécanicien = 1 fils	5
Lusiada	A + P	-	Pêcheur = épouse	3

(1) Les liens familiaux sont donnés à partir du statut de l'armateur. Le patron est le fils de l'armateur, le mécanicien est le frère de l'armateur et donc l'oncle du patron.

Au moment de la répartition des différents postes d'équipage, celui de patron revient en priorité à l'armateur lui-même puis à son fils, lorsqu'il prend sa retraite ou éventuellement à son gendre, ce qui laisse supposer que l'armateur n'a pas de fils et que le gendre remplace celui-ci; nous pouvons également supposer qu'il a un fils qui travaille à bord d'une autre embarcation ou, ce qui est le cas du patron du *Senhora da Piedade*, d'avoir un fils qui travaille à terre. Dans le même esprit, nous retrouvons le gendre secondant l'armateur lorsque ce dernier est patron (*Rumo Felicidade*). Dans tous les autres cas où nous trouvons un étranger pour patron, l'armateur n'a pas de fils.

La composition du reste de l'équipage répond à diverses nécessités. Dans le cas où l'armateur a plusieurs fils, l'aîné est patron tandis que les autres - selon leurs compétences - sont mécaniciens, aide-mécaniciens ou simples pêcheurs. D'autres membres de la famille directs ou indirects viennent renforcer l'association familiale - beau-frère, cousin, gendre, épouse et fille :

"C'est mieux quand l'équipage se compose de personnes de la même famille, pour une raison de confiance."

souligne la femme d'un patron-pêcheur qui embarque à l'occasion avec son mari.

La présence virtuelle des femmes dans la constitution d'équipage (*Mar Livro*, *Pesca Milagrosa*, *Senhora da Piedade*, *Lusiada*) ne se concrétise pas dans les faits. A l'exception de l'épouse du patron-armateur du *Mar Livro* qui va en mer à l'occasion, les trois autres femmes sont inscrites à la capitainerie, possèdent un passeport maritime, mais n'exercent pas la profession. Le fait qu'elles soient comptées parmi les membres de l'équipage répond à une nécessité économique :

"Quand un armateur inscrit sa femme, celle-ci ne va pas en mer mais au moment des comptes ça fait une différence pour les impôts. Comme ça le patron paie moins d'impôts. C'est de l'argent qui rentre dans la poche de l'armateur." (Bien que cette affirmation est <sup>ait</sup> été confirmée par d'autres informateurs, je n'ai pu en vérifier la portée n'ayant pas de contact avec les administrations chargées du recouvrement des impôts).

Les équipages composés uniquement de pêcheurs étrangers à l'armateur sont trois fois moins nombreux dans la pêche côtière (9 cas) alors qu'ils sont la grande majorité dans la pêche locale comme cela a été dit précédemment. La présence d'étrangers dans l'équipage de base est la règle générale parce qu'elle répond à une nécessité technique. Les embarcations côtières manoeuvrent des sennes tournantes et des filets maillants qui exige<sup>nt</sup> une main-d'oeuvre que l'armateur ne trouve pas toujours dans sa propre famille. Les deux embarcations où il n'existe pas d'étranger à bord (*Jesus Cristo* et *Pedra do Leme*), jaugeant respectivement 1,99 et 4,15 tonneaux, ne nécessitent pas un équipage important contrairement aux *Nova Estrelinha*, *Almaraz Sol* et *Estrela da Nazaré* (respectivement 18, 14 et 10 pêcheurs étrangers).

Le cas des deux dernières embarcations - *Almaraz Sol* et *Estrela da Nazaré* - fait figure d'exemple à Nazaré quant aux relations entre un père et un fils sur une même embarcation.

Après avoir travaillé avec son père, patron et armateur du *Almaraz Sol*, le jeune pêcheur préféra quitter ce dernier et devenir le patron du *Nova Estrelinha* appartenant à l'armateur retraité João D.E.. Un cas identique s'est produit à bord du *Estrela da Nazaré* :

"Dans ces deux cas, les fils se sont disputés avec leur père. Alors, ils ont quitté leur père et sont

*partis travailler sur d'autres embarcations. Mais ici, c'est une chose fréquente. Les gens se disputent, se séparent et oublient la dispute. Quand le père et le fils se parlent à nouveau, si le fils veut revenir à bord de l'embarcation de son père celui-ci le reprend."*

Il est de tradition, dans les communautés de pêcheurs, qu'un patron, propriétaire d'une embarcation, emploie à bord son fils ou un autre membre de sa famille. L'attitude de chacun dépend alors du résultat de la pêche. Si la pêche est bonne, les relations restent amicales mais dès que surviennent des difficultés d'ordre technique ou économique - mauvaise mer, manque d'argent - le père a alors tendance à retourner sa colère et sa déception sur ses proches. Aux dires des pères, eux-mêmes :

*"Lorsqu'on est en mer avec son fils, on a tendance à lui faire des réflexions qu'on ne ferait pas à un autre pêcheur."*

Cette promiscuité entraîne des relations conflictuelles qui nuisent à l'esprit de corps de l'équipage et au bon déroulement de la pêche. Ceci est l'argument avancé par tous les pêcheurs nazaréens qui refusent de travailler avec leur fils ou leur père. Ainsi, dans le cas où le père n'est que pêcheur, il ne demandera pas à son patron de pêche d'embaucher son fils. Il intercédiera, à la rigueur, auprès d'un autre patron pour qu'il l'emploie.

Le bateau familial est le lieu où père et fils s'affrontent, l'autorité du père comme patron venant redoubler et confirmer celle dont il jouit comme chef de famille.

Les pêcheurs eux-mêmes, soulignent que l'association oncle-neveu paraît être celle qui présente le plus d'exemples dans la pêche locale :

*"J'ai observé qu'il y avait aujourd'hui plus d'oncle et neveu que de père et de fils sur les petites barques, c'est peut-être une coïncidence, mais peut-être que non parce que dans les sociétés fermées comme celle-ci les relations entre le père et le fils ne sont pas très ouvertes entre eux. Et c'est plus facile quand le fils va travailler avec untel...; et alors le fils va aller travailler avec le frère de son père et les relations sont plus ouvertes. Le père est plus injuste avec le fils."*

Ce dernier point explique peut-être la difficulté qu'ont certains pères à former des équipages ou à travailler dans la même compagnie que leurs fils :

*"Les pères et les fils travaillent ensemble mais il est vrai que lorsque le père est le patron, il a peut-être une réticence à prendre son fils à bord."*

On compte cependant de nombreux naufrages dans le passé où un père et son (ou ses) fils moururent ensemble :

*"Les hommes aiment leurs fils mais n'aiment pas les emmener en mer. C'est surtout qu'ils ont peur qu'il y ait un naufrage et de voir mourir leurs fils sous leurs yeux - mon grand-père est mort avec un de ses fils - mais il n'y a pas que cela. Pour diriger un fils ce n'est pas toujours facile. On commande mieux un étranger qui ne fera pas de remarque sur l'ordre donné. Les fils ne sont pas toujours ouverts aux exigences du père."*

Les fils sont rudoyés par leur père parce que, contrairement aux garçons des "gens de terre", ils jouissent d'une très grande liberté dès leur plus jeune âge.

Très tôt hors de la maison, à jouer dans les rues ou sur la plage avec une bande de petits camarades, le fils du

pêcheur apprend l'indépendance. Dans le passé, dès 12-14 ans, le jeune garçon entraînait dans un équipage et le patron - qui n'était pas son père - avait sur lui une forte ascendance :

*"Le patron avait un pouvoir sur le mousse. Il lui interdisait d'entrer dans une taverne par exemple et le garçon obéissait. Ce n'est pas le père qui tenait ce rôle parce que le père était toujours absent. Le patron à cette époque portait une grande barbe (Figure 34), il avait un aspect dur qui faisait que les jeunes le respectaient mais ils n'avaient pas peur de lui et quelquefois certains se disputaient avec lui."*

Les patrons de pêche n'ont aujourd'hui plus le même rôle d'éducateur auprès des jeunes recrues et d'ailleurs celles-ci embarquent à un âge plus avancé alors que leur caractère est déjà bien trempé. Mais les fils de pêcheurs continuent à avoir une grande liberté :

*"...et pour les protéger et les diriger il faut une certaine volonté, une certaine énergie que le père n'a pas toujours envie de dépenser."*

Il en résulte donc de nombreux conflits. L'absence fréquente du père aboutit à un affrontement d'hommes qui n'ont guère eux le loisir de se "rencontrer" et de se "découvrir". Les relations père-fils sont alors empreintes d'une certaine réserve et c'est dans la relation au métier que cette opposition apparaît le plus nettement.

Pour pallier cet inconvénient, le patron de pêche locale a donc une plus grande disposition à embaucher un collatéral qu'un membre de sa lignée directe.

Nous trouvons cette alliance, inversée selon les cas de figure. Soit le rôle du patron-pêcheur est tenu par

Fig. 34 - PATRONS DE PECHE AU DEBUT DU XX<sup>e</sup> SIECLE -  
(Photo : auteur inconnu)



Au fond de leur bonnet, les pêcheurs transportaient leur tabac et quelques pièces de monnaies.

l'oncle, soit il l'est par le neveu. Il est en effet fréquent que l'aîné, devenu trop vieux, soit remplacé par le cadet. Cette permutation est également fréquente entre le père et le fils. Ainsi l'oncle passe du statut de patron de pêche à celui de pêcheur tandis que le neveu devient à son tour le patron de son oncle.

Les équipages composés de frères sont rares (3 cas) parce qu'ils sont souvent sources de conflits d'intérêts. Lorsque que le père prend sa retraite, c'est généralement le fils aîné qui le remplace, l'arrivée des autres fils se faisant au fur et à mesure que ceux-ci atteignent l'âge d'embarquer. Quand les fils héritent de l'embarcation, ils deviennent associés et dès lors, l'autorité du frère-patron est remise en question. Mariés et ayant une famille à charge, les frères-associés doivent compter avec leurs épouses qui n'hésitent pas à critiquer les méthodes de l'un ou de l'autre frère.

Toutes les associations existent, nous en avons l'exemple avec le patron-armateur du *Pesca Milagrosa* associé avec son beau-frère et dont l'équipage comprend 4 autres membres de la famille élargie :

*"Une embarcation à l'heure actuelle fait l'objet d'un litige entre deux héritiers. Le patron du Príncipe da Paz est l'un d'eux, l'autre étant sa soeur. Le beau-frère discute les bénéfices et veut se retirer de l'association contre une indemnité de 7 millions d'escudos." (... ce qui obligerait le patron à vendre son bateau pour rembourser une telle somme).*

Mais on peut dire que, hormis les tentatives d'associations familiales qui tournent court sur les embarcations de pêche locale, en définitive, le pourcentage de membres d'une même famille travaillant dans un même équipage est très faible au regard de l'ensemble de la flottille. Ce pourcentage, plus élevé sur les embarcations de pêche côtière, ne permet

cependant pas de conclure qu'aujourd'hui la pêche nazaréenne repose sur des associations familiales.

C'est donc l'association "extra-familiale", mais amicale précisent les pêcheurs, qui est majoritaire dans la constitution des équipages en dehors des quelques chalutiers inscrits à Nazaré dont les membres d'équipages ne se connaissent pas et qui comptent pour 98 hommes inscrits, seulement 11 pêcheurs nazaréens<sup>1</sup>.

Il est illusoire de penser que le choix préférentiel à l'embauche de pêcheurs étrangers à la famille, quelque peu atténuée par la présence de collatéraux, pourra s'inverser dans les années à venir au profit des descendants parce que l'on n'estime qu'à 10% le nombre des jeunes qui vont se tourner vers la pêche à Nazaré; 10% iront grossir les équipages de la marine marchande et les autres deviendront maçons ou entreront à l'usine. Le manque de main-d'oeuvre nazaréenne et la nécessité d'embauche obligent donc les patrons-pêcheurs à poursuivre leurs activités avec des équipages qui seront, volontairement ou involontairement, composés de pêcheurs étrangers (autochtones ou non) - les équipages des grands senneurs et surtout ceux des chalutiers nazaréens, ont déjà parmi leurs membres des pêcheurs non autochtones - rompant ainsi définitivement avec l'un des éléments traditionnellement admis comme étant une caractéristique de la petite pêche artisanale, l'élément familial.

## 2- Mobilité des équipages

Certains équipages se révèlent être moins stables que d'autres. Il s'agit principalement des équipages élémentaires comme ceux des sennes de plage et des petites sennes tournantes locales. L'absence de "spécialistes" comme

---

(1) Il y a 4 pêcheurs nazaréens sur les 16 membres d'équipage du *Linda Nazaré*, 3 sur 14 sur le *Venezia do Portugal*, 1 sur 15 sur le *Foz da Nazaré*, 1 sur 14 sur le *Albamar*, 2 sur 18 sur le *Luis Cego*.

les mécaniciens ou les contremaîtres, facilite les échanges d'hommes entre les équipages, les départs volontaires comme les renvois. J'ai observé chaque année une transformation importante des équipages. Aucun, de ceux que j'ai approchés au début de ma recherche, n'avait conservé sa composition initiale. Le pourcentage de renouvellement des équipages est parfois élevé. C'est le cas du petit senneur *Ana António* dont l'équipage comptant sept hommes avait été restructuré des deux-tiers de ses membres au cours des dix-huit mois suivants. Il en a été de même pour l'équipage du *Príncipe da Paz*. Deux hommes d'équipage sont partis travailler sur d'autres embarcations nazaréennes en 1993 tandis qu'un troisième s'essayait durant deux mois à un emploi de cuisinier sur un navire de croisière hollandais pour ensuite partir pêcher à bord d'un chalutier portugais immatriculé dans le port de Peniche au début de 1994. Au printemps de la même année, ce dernier réintégra l'équipage alors qu'un autre quittait celui-ci, à la recherche d'un meilleur gain.

Les trois derniers équipages pratiquant la senne de plage, bien qu'ils soient composés de retraités, connaissent également de fréquentes permutations d'hommes. Un pêcheur passera d'un équipage à l'autre pour des raisons qui sont généralement d'ordre relationnel alors que l'attrait du changement et la recherche du gain sont le plus souvent les causes des départs des pêcheurs actifs des autres équipages. Ainsi, en 1990, le "second" d'un équipage de pêche à la senne de plage, qui avait alors les faveurs de son patron qu'il remplaçait lorsque celui-ci était dans l'impossibilité d'exercer sa fonction, dut le quitter en 1992. Aux dires de certains camarades, il avait été renvoyé parce qu'il buvait. D'autres expliquaient que la cause de son éviction était son mauvais caractère. Tenu pour un temps à l'écart de la corporation, le pêcheur errait d'une taverne à une autre d'où il ressortait chaque fois plus ivre qu'avant. Durant cette période où il était délaissé de tous, l'homme s'épancha à mon contact, expliquant qu'il n'était pas possible de continuer de travailler avec un patron qui avait

si mauvais caractère... Quelques mois plus tard, il retrouva cependant du travail dans un des deux autres équipages pratiquant la senne de plage et la vie reprit son cours. En 1994, deux autres pêcheurs de ce même équipage avaient été intégrés dans un autre groupe, pour les mêmes motifs, ayant eux aussi accumulé des griefs contre leur patron.

Les hommes quittent également un équipage parce qu'ils sont trop âgés pour travailler, mais l'âge de la retraite est souvent largement dépassé dans ce type d'activité que sont les sennes de plage et les petites sennes tournantes. Mais la cause de ces départs fréquents tient surtout au fait que les équipages des embarcations de la pêche côtière sont constitués d'hommes dans la force de l'âge, sans cesse à la recherche d'un gain supérieur. Ces équipages sont composés d'hommes de 25 à 50 ans en moyenne et dirigés par des hommes faisant partie de la génération des 35-45 ans. Les pêcheurs, qui ont charge de famille, ont à passer deux caps difficiles au cours de l'année; l'hiver durant lequel l'absence de poisson et les mauvaises conditions climatiques les retiennent à terre de longues semaines, et la période où l'embarcation est immobilisée pour sa restauration. Débarqués, sans emploi et sans gain durant un mois, les hommes vivent ces périodes en état de crise. Le découragement, voire le désespoir pour certains, les amène à quitter leur équipage pour se procurer un quelconque revenu qui permettra de nourrir leur famille. Ce sont principalement les jeunes pêcheurs qui vivent mal cette phase car leurs épouses ne travaillent pas toujours et le ménage se trouve sans ressource. Dans les plus forts moments de découragement, certains pensent à abandonner la mer et se procurer un travail à terre, dans une usine ou dans le bâtiment. Mais comme ils l'avouent eux-mêmes :

*"La mer c'est tout pour nous, on ne peut pas vivre, c'est une passion; à terre, on serait comme un poisson hors de l'eau."*

Alors certains préfèrent quitter l'équipage et les amis pour aller travailler sur une autre embarcation.

On peut cependant conclure que, quelle que soit la composition d'un équipage, parents, amis ou étrangers, aucun ne montre une plus grande stabilité qu'un autre. L'équipage doit sa longévité à sa finalité économique et aux seuls intérêts que chacun des pêcheurs en tirera. Le pêcheur cherche avant toute considération affective à s'intégrer dans l'équipage qui lui semble le plus compétitif.

Comme nous venons de le voir, l'instabilité des équipages nazaréens a des origines diverses. Dans le passé, elle était souvent due au mode de rémunération - et plus précisément au calcul des parts de l'embarcation ou des parts de l'armateur dont le nombre dépassait fréquemment les 50% du bénéfice (Tableau 23). Aujourd'hui, et après que des réglementations aient réduit ces parts, l'instabilité des équipages n'en demeure pas moins.

### 3- Les membres d'équipage et leur rôle

Le rôle du patron de pêche est essentiel. Il est avant tout responsable de la sécurité et de la vie de ses hommes. C'est à lui qu'incombe la décision de partir en mer - choix du jour et de l'heure -, décision prise en fonction du temps et de l'état de la mer. Maître à bord, il donne l'ordre d'appareiller vers une destination qu'en théorie, il est seul à connaître car celle-ci n'est pas l'objet d'un consensus. En pratique, c'est la sonde qui va déterminer les zones d'exploration principalement lorsqu'il y a une recherche et une poursuite du poisson.

Le patron donne le signal du retour après avoir jugé de l'importance des prises. Il est donc indirectement responsable des gains et de la survie des familles des pêcheurs. C'est dans tous les cas ainsi que l'homme perçoit sa charge.

Le savoir et les connaissances empiriques du patron doivent contrebalancer les effets du hasard. Des échecs répétés jettent un doute sur ses capacités professionnelles et nuisent à la cohésion du groupe, l'harmonie étant un point essentiel pour une bonne pêche.

Les pêcheurs doivent obéissance et respect au patron. Leur ponctualité à répondre à son appel (ou à celui du *chamador*) est essentielle, surtout lorsque la mise à l'eau de l'embarcation dépend d'une marée ou d'une météorologie incertaine. L'adresse de l'équipage tout entier dépend de celle de chaque compagnon qui doit agir au bon moment et réaliser la tâche qui lui est confiée. La rapidité d'exécution est l'un des facteurs essentiels quand il s'agit d'obtenir le meilleur profit commun, rapidité à laquelle il faut ajouter la capacité de coordination avec les facteurs naturels.

C'est pour cela que le rôle du *chamador*, l'homme qui est chargé de faire se regrouper les membres de l'équipage, est important. Ce dernier est un personnage exceptionnel qui jouit d'une grande notoriété dans la communauté (le personnage a inspiré des poètes. Cf. annexe 4). Il travaille principalement pour un équipage pratiquant la senne de plage ou qui embarque sur les senneurs *traineira* et les palangriers hauturiers. L'équipage réduit des barques *lancha* est, en général, convoqué par le patron de pêche.

Il existe des *chamador* dans d'autres ports, à Quarteira et Peniche. Aveiro ou Vila Real Santo António n'en ont pas. Aux Açores, il n'est employé que pour les équipages des sennes de plage et des petits senneurs.

A Nazaré, la fonction du *chamador* est d'aviser les membres de l'équipage que l'embarquement est proche. Quelques heures avant de prendre la mer, le *chamador* observe l'état de la mer et juge s'il est nécessaire d'appeler les compagnons. Il se rend, en premier, au domicile du patron. Ce dernier se lève, regarde la mer par la fenêtre et confirme ou non qu'il faut appeler les autres, mais généralement, le patron a une grande confiance dans l'avis

du *chamador* et la confirmation est symbolique et ne fait que renforcer son autorité.

Le procédé utilisé par le *chamador* pour réveiller les pêcheurs trouve son originalité dans une expression orale protocolaire. Un dialogue s'instaure entre le *chamador* et le pêcheur. Chaque phrase - les questions du pêcheur et les réponses du *chamador* - est codifiée et prononcée dans un ordre coutumier. L'intonation et la prononciation sont également respectées. Le prénom du pêcheur, précédé d'une interjection - Hé! - servant à attirer l'attention, est hélé comme les marins se hèlent d'un bord à l'autre d'une embarcation, se servant des mains comme porte-voix. Le pêcheur est souvent appelé par le diminutif de son prénom - "Hé! Tonio!" (pour António) - donnant un ton amical à l'appel. De nombreuses syllabes sont écorchées, avalées, ce qui donne au parler nazaréen un rythme saccadé qui en conséquence rend difficile la compréhension pour les non autochtones. On observe quelques variantes selon les époques quant au nombre de phrases échangées, mais le scénario reste toujours le même. Le *chamador* se présente au domicile du pêcheur (qui reste couché tant que la voix du *chamador* ne se fait pas entendre) et frappe sa porte de deux coups secs. La première interrogation survient :

- Pêcheur : "Qui est-ce ?"

- Chamador : "C'est moi! (Le pêcheur reconnaît toujours la voix du *chamador* qui n'a pas besoin de décliner son identité) Lève-toi, et viens en bas et que Dieu t'accompagne!"

(P. "Quem é ?"

C. "Sou eu!. Levanta-te, e vem para baixo com Deus!" )

- Chamador : "Toine, c'est moi, hâte-toi ! Viens en bas et que Dieu t'accompagne!" (Toutes les ruelles de Nazaré descendent vers la plage. Le *chamador* invite donc le pêcheur à y descendre.)

- Pêcheur : "C'est bien, j'arrive tout de suite"

(C. : "Tonho, sou eu, avie-te, vem para baixo com Deus!"

P. : "'Tá bem, vou já.")

Si le pêcheur dort encore, sa femme et son fils peuvent répondre à sa place. Le *chamador* continue cependant son dialogue :

- Chamador : "Hé! Manuel! viens et que Dieu t'accompagne, la mer est calme!"

(C. "Eh! Manel! vem com Deus, que está o mar bom! ")

Ou:

- Chamador : "Hé! Toine ! Viens en bas et que Dieu t'accompagne mais ne te hâte pas parce qu'il y a du vent et le patron ..."

(C. "Eh! Tonho! Vem cá abaixo com Deus mas não venhas aviado, porque está vento e o arrais é que resolve! ")

Ou:

- Chamador : "Toaane!, le Toaaane!"

- Pêcheur : "Qu'ec' tu veux?"

- Chamador : "Viens en bas et que Dieu t'accompagne!"

La barque de *Pescadinha* (Surnom donné au patron de l'embarcation est déjà là!

Ne nous retarde pas!... T'occupe pas maintenant de ta femme." (Le *chamador* signifie qu'il n'est plus temps d'accomplir son devoir conjugal mais celui d'aller travailler.

(C. "Tóónh!..A Tóónh! "

P. "O quiééé? "

C. "And' abaxe com Deus! já lá vai o Pescadinha!... "na't' d'mors!... agora vira-t' p'a tu' menher"!... (Anda para abaixo com Deus" ou "Anda p'ra baixo com Deus" ou "Vem para baixo com Deus")(Não te demores!... agora vira-te para a tua mulher)

Ou encore :

- Chamador : Elias!! Elias! Elias!!

- Pêcheurs : Qui est-ce?

- Chamador : Descend et que Dieu t'accompagne

- 201
- Pêcheurs : Oh! la mer est bonne?  
- Chamador : N'oublie pas, d'accord?  
(C. *A Elias!! Elias! Elias!!*  
P. *O que ê?*  
C. *Vem até cá baixo com deus*  
P. *Oh! tá o marzinho bom?*  
C. *Não te esqueças, tá bem?* )

Aujourd'hui, l'intervention du *chamador* ne se justifie plus autant que par le passé car certains patrons informent les membres de leur équipage la veille au soir, au plus tard vers minuit. "*Olá! lá para 5 horas!*" ("Holà!, ici à 5 heures!") dira-t-il. Si dans le passé, le *chamador* montait à pied au Sítio, aujourd'hui il se contente d'appeler les pêcheurs au moyen du téléphone. Il appelle en premier ceux qui ont une plus grande distance à parcourir pour gagner le point de rencontre. Ainsi, cette modernisation du rôle de *chamador* a-t-elle pour conséquence la disparition d'une tradition orale.

Le rôle actuel du *chamador*, quand il s'agit d'un homme retraité, se rapproche de celui de l'*homem da terra*. Il s'occupe de l'entrepôt où il prépare les filets, les casiers ou les palangres pour la prochaine sortie en mer. Bien que sa fonction ait évolué, il continue cependant à être inscrit dans les registres de la capitainerie comme *chamador* ainsi que sur les livres de comptes du patron même quand il est un pêcheurs actif de l'équipage.

On rapporte qu'une seule femme a tenu le rôle de *chamador* au Portugal et qu'elle était nazaréenne. Elle travaillait pour son mari, armateur et patron du senneur *Novo Léonor José*. A l'aube, elle allait réveiller chaque membre de l'équipage. Puis elle cessa d'effectuer ses tournées matinales en raison des changements survenus dans la vie des pêcheurs. En effet, depuis quelques années, les pêcheurs qui travaillent sur des embarcations puissantes n'ont plus besoin de partir à l'aube pour atteindre leur lieu de pêche. Nombreux sont ceux qui partent en début d'après-midi, le rendez-vous est alors fixé au cours de la

matinée lorsque les pêcheurs se rencontrent en bord de mer. Elle fut également la première Nazaréenne à avoir obtenu son permis de conduire et aujourd'hui, au volant de son véhicule, elle se limite à conduire l'équipage au port.

La lecture d'anciens contrats d'embauche renseigne sur l'existence de *chamador de gado* (appelant de bétail)(Figure 35). Il s'agissait d'une fonction attribuée à quelques paysans des fermes avoisinantes. Ces derniers étaient chargés de conduire à la plage quelques paires de boeufs pour le halage à terre des barques<sup>1</sup>. Ces hommes venaient toujours de Pederneira car il n'y avait pas de fermier aux alentours de la plage<sup>2</sup>.

Le *velho da terra* est un homme âgé, pêcheur retraité, souvent sans ressource effectuant, pour le compte d'un équipage, de multiples petits services à terre. C'est en général un familier, un proche du propriétaire de l'embarcation. L'homme est responsable de tout le matériel de pêche - embarcations, filets, palangres, bouées, ancres. Le temps qu'il consacre au ramendage des filets, à leur armement, comme au montage et à l'amorçage des palangres, ou encore à entretenir le matériel, est important.

Quand il travaille pour un équipage de senne de plage, il surveille le filet calé dans l'anse. Dans le passé, il était aussi responsable de la mise en place de pièces de bois (*panais*), troncs d'arbres coupés en deux dans le sens de la longueur utilisés lorsque les embarcations étaient encore systématiquement hissées sur le sable (Figure 35-B). Il disposait sur le sable sec plusieurs troncs d'arbres, parallèles les uns aux autres et espacés d'environ un mètre, la partie plate sur le sable et la partie bombée

(1) Sur les plages de Vieira et Pedrogão, les très grandes sennes de plage étaient également halées à la force animale.

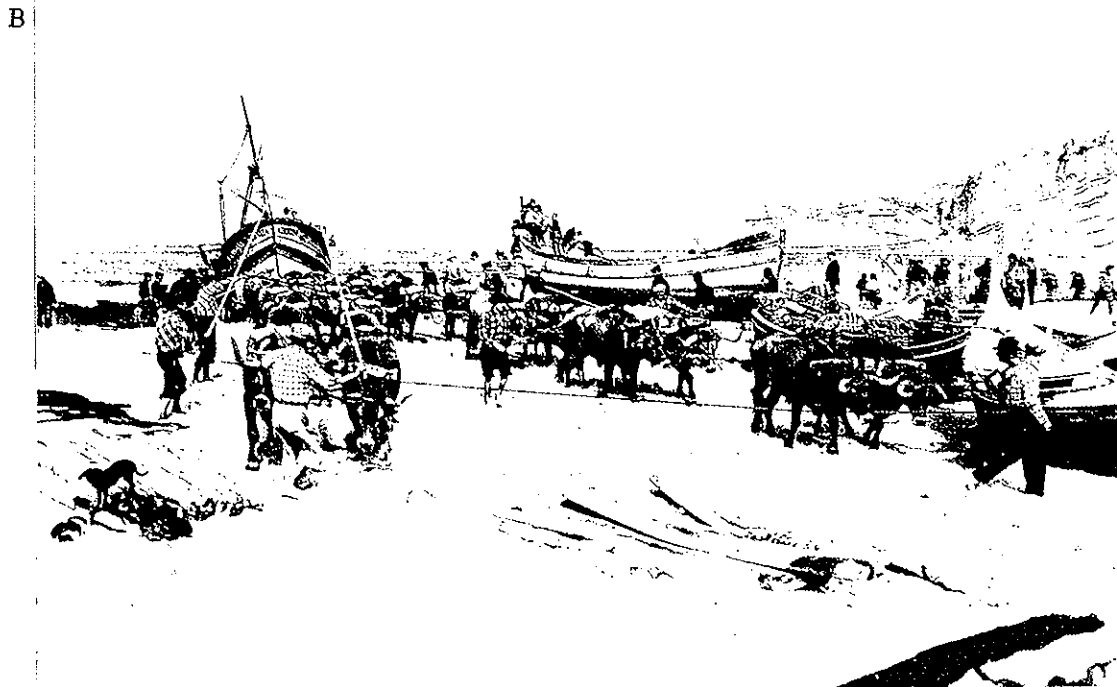
(2) Il y a encore 30 ans, on relevait la présence de plantations de riz à proximité de l'actuel port mais elles étaient cultivées par les paysans de Pederneira et des environs.

Fig. 35 - BOUVIER ET SON ATTELAGE -  
(Photo : auteur inconnu)



Sur la plage, le bouvier attend le retour des pêcheurs.

Halage d'une *traineira* et d'une *barca* avec quatre paires de boeufs.  
Les *panais*, troncs d'arbres servant à hisser les barques sur le sable, sont mis en tas (premier plan).



vers le haut. Puis il enduisait de suif la partie supérieure pour que le fond plat de l'embarcation glisse plus aisément. Pour haler une embarcation à quille, le vieil homme creusait une entaille verticale dans les *panais* pour que la quille s'y glisse comme sur un rail. Lorsque la barque arrivait au bord de l'eau, les *homem da terra* la glissaient facilement sur le sable humide mais au contact du sable sec, l'embarcation résistait. Dans un dernier effort, ils la montaient sur les troncs. Puis, pendant qu'une partie des hommes continuait de hisser l'embarcation, l'autre partie déplaçait les troncs au fur et à mesure, les faisant passer de l'arrière à l'avant de l'embarcation. Ainsi, celle-ci était hissée le plus loin possible du bord de l'eau ce qui évitait, en cas de marée haute et forte, qu'elle soit atteinte par les vagues. Pour la mise à l'eau de l'embarcation, le système s'inversait. En l'absence de l'embarcation, le *velho da terra* regroupait les *panais* et les mettait dans un local à la porte cadenassée car il arrivait que les enfants farceurs s'en emparent et les dispersent par jeu.

Avant qu'elle prenne la mer, le *velho da terra* disposait au fond de l'embarcation les paniers en fibres végétales tressées ou les bacs de plastique qui servent aujourd'hui à contenir le poisson pêché. Avant le retour de la pêche, il se procurait les billets (*bilhetes*), sorte de coupons que le patron faisait imprimer à son nom et à celui de l'embarcation et avec la mention "service de boeufs" ou "transport" (*serviço de bois* ou *transporte*)(Parfois, c'était le *chamador* qui s'occupait des coupons). Le premier coupon était remis au paysan et le second pour chaque panier que les femmes transportaient de l'embarcation à la criée. Après la vente du poisson, le vieil homme rapportait les paniers ou les bacs vides à l'embarcation.

Le *velho da terra* devait également faire l'achat de flambeaux qui servaient à éclairer la plage quand l'embarcation revenait à terre à la nuit tombée. Il faisait alors de multiples signaux pour que la barque ne s'échoue

pas contre le promontoire. Il devait également faire attention que le flambeau utilisé comme procédé d'attraction sur le senneur *candil* soit toujours plein de pétrole.

Jusque dans les années 1970, quand les embarcations étaient en mer, l'homme ne dormait pas chez lui mais dans une *cabane* où il gardait tout l'armement. En liaison avec les *traineira* qui passaient des messages par le truchement d'un poste émetteur, le *velho da terra* à l'écoute de son poste récepteur, attendait l'émission du patron de pêche. Ce message informait de l'importance de la prise et du nombre de paniers qu'il devait préparer pour l'arrivée de l'embarcation. Le message était codé pour protéger les hommes d'une éventuelle concurrence. En effet, si le patron transmettait sa position en clair et l'importance de la prise, il risquait de voir arriver d'autres embarcations sur les lieux de pêche. Le message traduit signifiait "*Nous avons besoin de 10 paniers*". Ainsi le *velho da terra* avait le temps de les préparer. Aujourd'hui, ce sont les femmes des patrons qui reçoivent les messages signalant l'heure du retour de l'embarcation. La radio se trouve dans la plupart des cas au domicile familial, parfois à l'entrepôt qui a remplacé la *cabane* où les femmes ramendent les filets en restant à l'écoute du poste toute la journée. Elles informent alors la personne dont le rôle est d'attendre le retour de l'équipage au port pour transporter les hommes jusqu'en ville dans une camionnette.

Un autre rôle, et peut-être pas le moindre, incombait au *velho da terra*. C'était celui de transmettre ses connaissances aux apprentis pêcheurs. Mais je me bornerai à souligner ici ce fait dont j'analyserai plus en détail les mécanismes dans un autre chapitre consacré à la transmission des savoirs.

Avant la construction du port, les jeunes garçons aidaient à tirer les embarcations à terre, à ranger les rames et le matériel de pêche. Ils avaient pour tâche d'aider les femmes à trier le poisson sur la plage et à

porter les paniers à la criée. C'était à la fin de cet apprentissage, qu'ils étaient aptes à tenir le rôle du mousse qui accompagnait l'équipage en mer. Au début du siècle, les mousses des sociétés des *galeão*, qui avaient entre 20 et 25 ans, étaient chargés de la surveillance du matériel et de son entretien, en plus du travail en mer. Ils préparaient les différents produits (goudrons et teintures) pour la conservation des filets. A présent, les derniers apprentis appartenant aux équipages des sennes de plage se contentent de porter les caisses de poisson, de la plage jusqu'à la camionnette qui effectue le transport à leur place. Après la construction du port et le déplacement du matériel de pêche laissé à la surveillance d'agents spécialisés, les *rapaz novo* et les *rapaz da terra* ont disparus.

La vigie jouait un rôle déterminant dans la pratique des pêches au filet tournant sur les plus anciens senneurs nazaréens. Posté à la proue d'une embarcation auxiliaire, conduite par deux mousses, ou un pêcheur et un mousse, l'homme observait la mer et humait l'air afin de détecter l'arrivée d'un banc de poissons. Sa connaissance du milieu faisait de lui un personnage aussi important que le patron de pêche. A présent, le rôle de l'homme est réduit et il porte le nom de *homme de lanca*. Il est seul dans l'embarcation porte-feu, annexe de la barque principale. Il se borne à attirer le poisson à la surface de l'eau en usant d'appât ou d'une source lumineuse. Ce rôle échoit au plus jeune, donc au pêcheur le moins expérimenté de l'équipage.

#### d- Les compagnons d'équipage : une famille inventée

L'autorité du patron sur l'équipage est directement liée à la chance qu'il a dans l'exercice de la pêche. Cette chance est reconnue par tous comme étant un facteur essentiel. Pour les pêcheurs nazaréens, avoir de la chance

Fig. 36 - L'EQUIPEMENT DU PECHEUR : XALAVAR (1) ET FOQUIM (2)  
(ANNEES 1950) (Photo : auteur inconnu)



c'est contrebalancer le hasard par l'instinct, lui-même dicté par le Savoir.

Un patron est donc chanceux parce qu'il conjugue à la fois un savoir empirique et une expérience pratique du milieu marin et de la navigation. Il doit être un décideur et savoir ordonner et se faire obéir. Les compagnons expriment alors respect et fidélité à leur patron. Mais cette allégeance est fragile et ce dernier sait qu'une erreur de jugement peut remettre en cause son autorité. L'occasion m'a été donnée d'observer la réaction des pêcheurs au moment où un patron subissait un échec au cours d'une sortie en mer :

- Un jour où un brouillard épais cachait la côte, un patron, qui commandait la mise à l'eau d'une senne de plage, perdit le sens de l'orientation et fit échouer le mouillage. Il ordonna donc aux rameurs de revenir sur leurs pas, de haler la senne et de recommencer l'opération. Cette erreur fit perdre une heure. Les pêcheurs ne firent aucun commentaire et s'exécutèrent mais le patron qui menait une lutte intérieure entre orgueil et nécessité, provoqua ses camarades et se répandit en invectives accompagnées d'une large gestuelle. Resté jusqu'alors maître de lui et affable avec tous, la mise en cause silencieuse mais évidente de ses capacités et de surcroît, en présence d'un observateur, avait piqué au vif sa dignité. Le calme et la bonne humeur revinrent à la seconde tentative réussie. Lors du halage du filet, les pêcheurs débarqués ne firent aucune allusion à ce qui venait de se passer devant ceux qui étaient restés à terre. Ce n'est que plusieurs semaines après qu'il nous a été possible d'aborder ce sujet. Les compagnons expliquèrent l'événement, sans entrer cependant dans le détail, en mettant en cause les conditions météorologiques et non pas les capacités de leur patron. Dix huit mois plus tard, alors que nous commentions ensemble les photographies prises lors de l'événement, la première remarque faite par un pêcheur, riant aimablement et sans retenue, fut de rappeler que le patron avait fait couler la poche du filet !

Ainsi, cet exemple montre à la fois la solidarité des camarades vis-à-vis de leur patron de pêche mais également une discrétion évidente quant aux événements survenus à bord. Ces événements ont le caractère intime comparable à ceux qui surviennent au sein d'une famille et qui ne sont pas divulgués dès lors que ses membres passent le seuil du domicile privé. La dignité du groupe est en jeu. Les autres équipages auraient tôt fait de commenter l'événement sur la place publique, ce qui pourrait lui porter préjudice vis-à-vis de la communauté entière. Avec le temps, l'erreur est devenue une savoureuse anecdote que les pêcheurs se sont volontiers remémorés avec le témoin silencieux que j'étais. Mais dans d'autres cas, celle-ci peut être fatale à la cohésion du groupe.

La réputation du patron de pêche et des compagnons est sujette à un processus d'évaluation permanent. Un patron qui boit perd tout crédit au regard de son équipage car il met en péril la vie et la survie du groupe. Mais il n'est pas mis à l'écart de la communauté de pêcheurs pour autant. Celle-ci lui donne une chance en l'acceptant comme camarade, parfois même sur l'embarcation où il fut patron.

La réputation d'un pêcheur est plus difficile à évaluer. Elle ne peut l'être sur des données concrètes comme la quantité de poisson pêché. Le patron juge donc le pêcheur sur des critères qui sont la discipline, la force de travail et l'esprit de corps. Un pêcheur, sans cesse prêt à la discussion, est rapidement mis à l'index par tout l'équipage.

Qu'un pêcheur boive parfois plus que de raison ou qu'il ait mauvais caractère ne suffisent donc pas à le mettre à l'écart définitivement du groupe. Il arrive qu'un pêcheur quitte un équipage pour d'autres motifs que ceux que je viens d'évoquer. Il s'agit de la peur en mer qui saisit parfois l'homme après de nombreuses années de pratique. La communauté n'exerce alors à l'encontre du pêcheur aucune sanction, aucun reproche ni rejet :

"Il n'y pas de censure réellement, ni de mise à l'écart. Le pêcheur réclame au patron son passeport. Il peut le faire quand il veut même si c'est parce qu'il a commencé à avoir peur d'aller en mer. Non, il n'y a pas de critique de la part de la communauté. Le pêcheur peut partir parce qu'il a peur, il n'y aura pas de réaction négative, de mise à l'écart. Qu'il arrête parce qu'il a peur ou parce qu'il est malade ça ne fait rien. Ce qui peut arriver, par contre, c'est qu'un pêcheur soit mal vu et très critiqué par la communauté parce qu'il travaillerait mal. Il y en a qui travaillent plus ou moins bien, alors ceux-là il sont moins demandés par les patrons alors petit à petit, ils finissent par être mis à l'écart. Et c'est pareil pour celui qui boit. Il sera mis à l'écart seulement si la boisson l'empêche de bien faire son travail. C'est tout. C'est ça le plus déshonorant pour un pêcheur, mal travailler."

En public, tous les pêcheurs s'accordent à dire qu'ils sont égaux entre eux, qu'ils travaillent à terre ou en mer. Sur de nombreuses petites embarcations, cette idéologie égalitaire s'applique également entre le patron et les compagnons. L'amitié est un lien plus fort que la règle hiérarchique mais, en privé, on admet cependant que les compagnons ne sont pas tous égaux. Il y a l'habile patron et l'incapable, le pêcheur travailleur et le paresseux. Il est intéressant de remarquer que le premier est en général décrit en des termes se référant à ses capacités de navigateur alors que le second l'est en fonction de ses capacités de travail. Les critères d'égalité sont renforcés dès lors que le patron est qualifié de "juste" par tout l'équipage.

Comme dans toute famille, il y a des heurts, des rancœurs exprimées, des reproches, et le vol est une

accusation relativement courante, qu'elle soit fondée ou non. Les pêcheurs sont coutumiers d'un fait, celui d'accuser leur patron de les voler au moment des comptes car ce dernier obtient une part supérieure à la leur. Les Nazaréens n'échappent pas à cette habitude mais il est rare qu'ils s'expriment à haute voix :

*"Moi, j'ai été traité de "révolutionnaire" parce qu'un jour que mon patron faisait les comptes, j'ai osé parler... Il a commencé par vouloir ôter sur la somme à partager les 5000 escudos qu'avait coûté la licence de pêche. Je lui ai dit: "Déduis la moitié de la somme cette fois et tu déduiras l'autre moitié à la prochaine sortie.*

*Et puis, il recommence à faire la même chose pour une autre dépense, alors je lui fais la même réflexion. Puis enfin, il dit : "Je vais à Peniche pour acheter des lampes à gaz pour l'embarcation (il s'agit d'un senneur candil). Et alors il voulait retirer la somme des lampes pour que tout l'équipage participe à l'achat... Mais moi, je lui ai dit "oui, oui mais quand je partirai de l'équipage, je veux que tu me rembourses parce que je partirai sans emporter les lampes !" A partir de ce jour, le patron ne m'a plus jamais appelé pour aller en mer avec lui. Les pêcheurs ne disent rien parce qu'ils ont peur de perdre leur travail."*

*"Presque tous les propriétaires sont des voleurs."*

ajoute un autre pêcheur qui va jusqu'à accuser les épouses :

*"La femme du patron achète, par exemple, 5 caisses de 30 kilos de sardines pour les appâts des palangres. Elle va noter 7 caisses de 40Kg sur le livre de comptes"*

Inversement, le vol de poisson est un acte dont s'accusent entre eux les hommes d'équipage :

"Les camarades entre eux ne se font pas de cadeau. Si un voit l'autre voler il ira le dire au patron mais si le patron vole, personne ne se plaindra."

Le personnel à terre n'échappe pas à la suspicion. Lors du tri du poisson sur la plage, la grande fébrilité de la foule qui s'active autour des caisses permet aux femmes de distraire quelques belles prises qu'elles enfouissent subrepticement dans les poches de leur tablier. Ces détournements ne font pas l'objet d'une sanction de la part de la communauté quand il s'agit des femmes car la situation ne leur permet pas de détourner une grande quantité de poissons et cette pratique est coutumière... Par contre, celle qui consiste à détourner une part du poisson réservé à l'alimentation des pêcheurs - la *caldeirada* -, et donc des familles, est mal vue lorsqu'il s'agit d'un pêcheur travaillant en mer. Choisisant les poissons les plus cotés à la criée, poisson plat ou poisson blanc, le pêcheur vole le patron, ses camarades et indirectement, leurs familles. On mentionne à ce propos un usage singulier de l'Algarve - le *cagarri* de Faro ou le *furtança* d'Olhão - qui consiste dans le droit de conserver le poisson que l'on dérobe, à condition de ne pas être pris sur le fait<sup>1</sup>.

Une dénonciation de vol non fondée est fréquente au sein d'un équipage. Elle est l'expression sous-jacente d'un désaveu collectif envers l'un de ses membres. Elle exprime un malaise au sein du groupe et peut être à l'origine de sa restructuration.

C'est en mer que l'esprit corporatif des membres d'un même équipage prend toute sa dimension. Des

(1) Le mot *cagarri* est une abréviation de "*o que agarrei*" (ce que j'ai pris). Le verbe "*furtar*" signifie "action de dérober". Inquerito industrial, 1893, p.314.

ethnographes ont dit que les pêcheurs ne se regroupent pas pour partager leurs repas en mer. Et de conclure que cette attitude est un exemple de ce caractère nazaréen qu'ils s'accordent à qualifier d'individualiste. En fait, rares sont les types de pêche qui permettent cette isolement. Durant la calée et la levée des sennes tournantes, des filets fixes, des palangres et des casiers, chaque membre de l'équipage participe activement à l'effort commun. Tous les hommes sont sur le pont, à pied d'oeuvre car les équipages de pêches artisanales sont composés d'un nombre restreint d'hommes, calculé au plus juste selon l'effort à fournir et le bénéfice que l'on souhaite en tirer. Il n'y a donc pas de pêcheurs inactifs à bord qui permettraient d'effectuer une rotation de la main-d'oeuvre. C'est alors dans les intervalles laissés entre chaque phase de pêche que les hommes peuvent se reposer, manger ou boire. Notons qu'il ne s'agit pas, à proprement parler, de vrais repas mais d'une succession de collations souvent prises rapidement et qui, de ce fait, peuvent prendre parfois la forme d'encas individuels, car les hommes ne prennent pas le temps de s'asseoir et restent souvent debout à proximité de leur poste. Les hommes mangent parfois sans attendre les autres, profitant de quelques instants de répit entre deux séquences de pêche.

On peut observer que sur les embarcations pontées, les pêcheurs ne se regroupent pas forcément tous dans le même espace pour manger ensemble comme c'est le cas sur les chalutiers équipés d'un carré et comptant un cuisinier à leur bord. Selon le temps, les hommes se dispersent sur le pont, les uns préférant la poupe, les autres la proue ou se regroupent dans la salle chauffée des machines en hiver. Néanmoins cette individualité s'impose au patron qui doit, entre deux opérations, rester à la barre pour conduire l'embarcation sur un autre lieu de pêche. Il mange et boit seul dans la cabine de la timonerie mais reste à portée de voix des hommes avec lesquels il échange quelques mots. Sur les petites embarcations, les pêcheurs s'alimentent dans un

espace très restreint, la taille de l'embarcation les empêchant de se déplacer à l'intérieur. Le patron et ses hommes partagent ces courts instants de détente pris sur le temps laissé au poisson pour mordre ou se mailler. Le repas est un moment de partage qui prend alors une dimension qui n'existe pas à bord des bateaux hauturiers. On échange un fruit contre un morceau de fromage, une poignée de ceci contre une gorgée de cela. Les objets pouvant se briser ou blesser, comme une bouteille ou un canif, passent de mains en mains. Une pomme, ou un morceau de pain, est lancé avec vigueur au-dessus des têtes, et vole d'un bout à l'autre de l'embarcation. Au passage, des mains agiles se tendent pour l'attraper. Chacun propose de faire goûter ce que l'épouse ou la mère a préparé pour l'occasion :

*"Le moment le plus important du repas c'est quand un camarade nous fait goûter ce qu'il mange. On est tous curieux de voir ce qu'a apporté l'autre. Quand un camarade ouvre une boîte ou déplie un papier, on regarde toujours. On est curieux. On partage. C'est le meilleur moment du repas. Si un pêcheur propose de partager ce qu'il mange, c'est naturel chez lui. On n'en prend pas beaucoup à la fois, c'est juste pour goûter. Il faut pas refuser. C'est comme si on était autour d'une table, en famille."*

Les produits alimentaires consommés à bord ont évolué au cours des temps. Dans le passé, les hommes remplissaient leur *foquim* (boîte à provision) de pain et de poisson séché et parfois de quelques fruits (Figure 36). En quittant son domicile, le pêcheur passait à la taverne pour acheter du vin. Avant les années 1930, le breuvage était transporté, non dans une bouteille ordinaire, mais dans une boule de verre d'une vingtaine de centimètres de diamètre, munie d'un orifice bouché par un morceau de liège. Sa forme sphérique l'empêchait de tomber en cas de roulis et le filet qui recouvrait le verre la protégeait des chocs

(Figure 115). D'autres utilisaient des calebasses qui selon les pêcheurs donnait un goût au vin. Tirant le vin d'une bonbonne qu'il conservait à domicile, le pêcheur remplissait lui-même l'objet.

Aujourd'hui, les pêcheurs emportent couramment du pain, du poisson frit, du saucisson, et du fromage et parfois de la viande (poulet ou jambon). Les jeunes croquent du chocolat et des biscuits lorsqu'ils ne peuvent interrompre leur travail. Boire du vin à bord n'est pas interdit mais nombreux sont les jeunes qui préfèrent consommer des boissons fruitées, gazeuses ou lactées tant que la journée de travail n'est pas terminée et réservent le vin pour la dernière collation qui a lieu sur le chemin du retour. C'est un moment apprécié de tous, où les hommes réunis prennent enfin le temps d'admirer le ciel et l'océan, d'observer les oiseaux et de converser entre eux. Alors, la bouteille de vin passe volontiers de mains en mains et, renversant énergiquement la tête en arrière, chacun boit une gorgée à même le goulot que personne ne pense à essuyer d'un revers de manche, geste qui passerait pour suspicieux et peu fraternel.

Lorsque la pêche a été bonne, et parfois sans aucune autre raison que le plaisir d'être ensemble, les compagnons se réunissent à terre pour partager un repas préparé avec le poisson tiré de la part en nature (*caldeirada*), et c'est pour cela qu'il porte aussi le même nom. Ce mets est composé d'une sélection de poissons d'espèces différentes, cuits dans un grand chaudron avec des pommes de terre, des tomates, des oignons, de l'ail, du piment et de l'huile. C'est l'un des pêcheurs qui cuisine. Plus récemment, ce repas traditionnel <sup>a été</sup> ~~peut être~~ remplacé par un barbecue où sont grillés les poissons frais pêchés de la veille. Le gril est placé à la terrasse d'un café que seuls les pêcheurs fréquentent. Les uns préparent les poissons, les autres salent et surveillent leur cuisson. La bière et le vin blanc accompagnent les grillades.

Ce qui différencie les hommes d'un équipage de pêche à ceux d'une autre corporation, c'est le sentiment qu'ils ont tous d'appartenir à une association. Le pêcheur est associé aux événements survenant à l'équipage, aux bénéfices comme aux déficits, à la réussite comme à l'échec de l'entreprise. Cette notion est le ciment de ces sociétés civiles.

Qui a été en mer avec un équipage ne peut nier qu'il se produit, dès le retour à terre, un changement caractéristique dans le comportement de ses membres. Les pêcheurs qui ont en général la réputation d'être austères, les Nazaréens plus que tout autres, sont décrits comme des êtres "rudes" lorsqu'ils sont à terre. Leur caractère sombre, l'expression peu avenante de leur visage, leur approche difficile s'opposent au caractère jovial et démonstratif qu'il est coutumier de reconnaître aux femmes de la communauté. Cette description du caractère du pêcheur n'est exacte qu'en partie; celle qui concerne la phase terrestre. Quand le pêcheur est en mer, son comportement diffère au point de s'inverser.

Comme cela a été souligné par quelques exemples, les hommes d'un même équipage forment une "famille inventée" dont la finalité économique et l'intérêt commun scellent l'entente. Cette association, non dépourvue d'un sentiment de respect voire d'amitié entre ses membres, se prolonge parfois jusqu'à terre, dans les lieux où l'activité de pêche, elle-même, voit son extension - le port, la criée ou la plage - et les lieux de sociabilité masculine comme la taverne, excluant cependant la maison, espace familial et féminin par excellence.

L'un des points communs entre toutes les opérations de pêche auxquelles j'ai participé, est l'harmonie dans laquelle le travail s'effectue. La bonne humeur dans le travail, la joie non feinte et exprimée par des rires, des bons mots, des gestes éloquents, principalement lorsque la prise est bonne, règnent généralement à bord. Les pêcheurs en donnent l'explication suivante :

"Tous les pêcheurs aiment aller en mer. Même si certains jours le travail est dur, ici (en mer) on est heureux, c'est pour ça qu'il y a une bonne ambiance. Quand on passe plusieurs jours sans aller en mer à cause du mauvais temps, après on est heureux d'y retourner et surtout d'avoir du travail. Quand il n'y a pas une bonne ambiance sur le bateau, on ne peut pas faire du bon travail. Le patron le sait et c'est pour ça qu'il ne prendra pas quelqu'un qui risque de ne pas bien s'entendre avec les autres."

La présence ponctuelle d'un observateur peut influencer sur le comportement. Les pêcheurs ont tendance alors à accentuer leurs effets. Ce phénomène s'inverse dès lors que l'élément perturbateur - l'observateur en l'occurrence - s'intègre au groupe. Alors, on observe une diminution, en action et en parole, de ce renchérissement d'effets. A long terme, observer un équipage qui traverse toutes les conditions de pêche imaginables, pluie, tempête, destruction d'engin, accident..., permet de saisir les véritables liens qui lient les hommes entre eux et de comprendre la force de ce sentiment d'unité face à un autre équipage. Ainsi, bien qu'en général les pêcheurs évitent de discuter pendant une phase active de pêche, il arriva un jour que deux d'entre eux transgressèrent cette règle. L'un avait observé la mine sombre de l'autre, son mutisme, même au cours des phases de repos, et son comportement vis-à-vis de l'équipage. Depuis l'aube, il se tenait à l'écart de tous. Sachant que celui-ci avait des problèmes personnels, d'ordre familial, l'ami entrepris de le faire parler alors qu'ils étaient tout deux en poste devant le treuil mécanique et en phase de relevage du filet, opération dangereuse exigeant une attention constante. Sous le regard du patron qui ne fit aucun commentaire parce que la cadence de travail n'en était pas affectée, les deux hommes conversèrent à voix basse

longuement. A la fin, l'homme d'humeur chagrine retrouva un semblant de gaieté et réintégra le groupe.

La solidarité qui s'exprime dans une situation extra-professionnelle ne fait que renforcer l'unité du groupe. Le patron doit faire preuve de psychologie et selon les circonstances, il saura fermer les yeux sur des comportements inhabituels que pourront avoir ses hommes pendant leur travail.

e- Concurrence et conflits entre équipages

A terre, les hommes des différents équipages se côtoient mais ne se fréquentent guère. En mer, certains s'ignorent quand d'autres s'affrontent. La solidarité des gens de mer se limite aux hommes de l'équipage, et encore, faut-il rester à l'intérieur du groupe :

*"Quand un pêcheur quitte un équipage par contre, son nouveau patron sait déjà tous les ragots qu'on raconte sur lui. On va tout raconter à celui qui l'embauche."*

Pour le reste, les alliances extra-professionnelles se fondent sur les mêmes principes que pour tout autre communauté ou groupement humain : la sympathie ou l'antipathie.

Les conflits sont fréquents entre les pêcheurs professionnels autorisés à pêcher à proximité de la plage et des roches. Les pêcheurs à la petite senne tournante, favorisés par une législation spécifiquement adaptée à Nazaré, font la loi dans l'anse. Ils empiètent sur la zone rocheuse située au pied du promontoire où d'autres pêcheurs lancent des lignes, créant des frictions lorsque celles-ci sont arrachées par les hélices des moteurs. Certains vont jusqu'à détruire un filet placé sur leur passage. Un cas semblable se produisit au printemps 1993. Alors que des

hommes et des femmes s'acharnaient à hisser une senne de plage sur le rivage avec l'espoir qu'une bonne prise vienne récompenser leur labeur, au moment où le sac apparut sur le sable, tous constatèrent que le filet était largement détérioré et qu'en conséquence, il s'était vidé de son contenu. Après un examen rapide de l'engin par le patron et ses hommes, ceux-ci réalisèrent que les ralingues avaient été sournoisement coupées au couteau. Passée la stupeur, il s'ensuivit un immense soupir de désolation qui rapidement se transforma en une manifestation bruyante et scandalisée à laquelle tous, pêcheurs, femmes, enfants, amis, curieux, prirent part. Un cercle se forma autour de l'équipage sinistré. L'un des pêcheurs s'en fut quérir un membre de la police maritime, habilité à recevoir les plaintes et à enquêter auprès des pêcheurs.

Il est certain que parmi les pêcheurs à la senne tournante travaillant cette nuit-là dans l'anse, il devait y avoir des témoins du geste criminel perpétré par l'un d'entre eux. Le plus difficile alors était d'obtenir que les hommes parlent et dénoncent leurs collègues. Mais le policier savait par avance que son enquête piétinerait et que la loi du silence, qui s'impose naturellement entre les pêcheurs pratiquant le même type de pêche, serait respectée par tous. Ainsi, l'enquête aboutit à une plainte déposée contre X. Un arrangement fut proposé à la victime, la dédommageant en partie du préjudice subi. Mais cette décision ne pouvait en aucun cas prendre en compte la perte d'une opération de pêche ajoutée à celle de trois jours d'immobilisation du filet et des hommes, nécessaires aux réparations.

Cet événement n'est pas un cas isolé. Il n'est pas rare que les pêcheurs utilisant des filets fixes les remontent arrachés ou que des bouées soient séparées de l'engin qu'elles signalent. L'Association des Armateurs et

des Pêcheurs de Nazaré<sup>1</sup> tente de régler les litiges principalement ceux qui surviennent entre les senneurs et les embarcations usant de filets maillants qui s'arrachent mutuellement leurs filets. Elle défend plus généralement les intérêts des armateurs qui justifient son action ainsi :

*"Quand l'association défend les intérêts des armateurs, elle défend également ceux des pêcheurs."...*

L'exemple de ces conflits illustrent la forme agressive d'un certain comportement entre les différents équipages car au quotidien, ceux-ci s'expriment principalement à travers une indifférence ostensiblement feinte vis-à-vis des autres. La relation de l'individu avec la communauté, *gens de mer* et *gens de terre* confondus, trouve son mode d'expression le plus significatif à terre.

Ces comportements, qui répondent à des règles établies à partir d'une hiérarchisation sociale des métiers de la mer, sous-entendent que l'on s'accorde avec ceux qui exercent les mêmes activités que soi. C'est dans l'observation et l'analyse des différents usages que les Nazaréens font de leur espace villageois qu'apparaît cette opposition qui sera mise en évidence dans la deuxième partie de cette étude.

Il y a cependant des événements qui ont le pouvoir d'unir tous les hommes de la communautés, des événements où le désespoir fait oublier les rancœurs, où l'horreur annihile les mouvements de colère pour laisser place à la solidarité et à la fraternité; ces événements sont les naufrages et la mort.

---

(1) Associação dos armadores e pescadores de Nazaré, créée en 1981 dont le siège est à Peniche. 200 pêcheurs ont adhéré à l'association en versant 5000 escudos. Il existe une autre association représentée à Nazaré, la Délégation de l'association de la côte ouest de Peniche (Delegação de associação costa ouest Peniche).

## B) LES SYSTEMES DE REMUNERATION

Le revenu des artisans-pêcheurs dépend généralement d'une part extraite du produit de leur pêche, autrement dit, de la valeur globale de la prise qui varie selon la quantité et la qualité du poisson pêché.

Exception faite des équipages des quatre chalutiers inscrits à Nazaré, dont les hommes perçoivent des salaires fixes, tous les artisans-pêcheurs nazaréens sont à la part non assortie d'un minimum garanti.

Dans ce système traditionnel appelé *quinhoeiro* ("qui a une part au profit; associé"), qui consiste à partager les gains, sont pris en compte l'apport en matériel - embarcations et engins de pêche - ainsi que les dépenses de fonctionnement qui constituent les frais communs. Concrètement, le propriétaire de l'embarcation, qu'il fasse ou non partie de l'équipage, fournit l'embarcation et le matériel et les pêcheurs apportent leur travail. Les membres de l'équipage et le propriétaire doivent assumer certaines dépenses d'exploitation qui sont déduites de la recette brute tirée de la vente de la prise. La recette nette est ensuite répartie entre le propriétaire et les membres de l'équipage, selon une formule convenue.

Diverses causes peuvent limiter l'importance de la production qui reste toujours aléatoire : le caractère saisonnier de certaines activités qui amène les pêcheurs à rester inactifs une partie de l'année, les aléas climatiques - les pêcheurs nazaréens sont souvent retenus à terre à cause du mauvais temps -, la pollution des eaux dont les conséquences entraînent notamment, l'éloignement du littoral de la faune aquatique et la destruction des zones du frai, la surexploitation des ressources marines dont se rendent coupables certaines unités, comme le soulignent les Nazaréens qui accusent les chalutiers "étrangers" de venir pêcher à proximité de leurs plages.

Les aléas sont aussi d'ordre technique et économique. Aux avaries qui surviennent aux outils de navigation et de capture, il faut ajouter l'obligation annuelle qu'on les armateurs de désarmer pour que soient effectués des contrôles de sécurité à bord. L'inefficacité (toute relative) de certaines techniques utilisées est également à prendre en considération dès lors que l'on étudie les pratiques de communautés traditionnelles qui emploient encore des méthodes peu productives, comme c'est le cas pour le groupe des pêcheurs nazaréens qui emploient seulement des filets *lanterne* ou des pots à poulpe nazaréens pour subvenir aux besoins de leurs famille.

L'intensité variable du travail influence la production. Cependant, même si la prise est "bonne", les prix peuvent être bas en raison de l'engorgement momentané du marché<sup>1</sup>, de la fluctuation du cours du poisson et de la fragilité du produit. En cas d'une longue période de pêche infructueuse ou d'impossibles embarquements, le patron peut décider de réduire l'équipage ou même de le dissoudre momentanément, déposer le rôle du bateau, les pêcheurs restant alors sans ressources. Ce phénomène explique en partie les différences observées dans les registres de la capitainerie entre le nombre de pêcheurs (ou d'embarcations) en activité et le nombre de pêcheurs inscrits.

Tous ces facteurs influent sur les gains des pêcheurs. Ce mode de rémunération "à la part" répond donc à une logique et un besoin empiriquement définis par les artisans-pêcheurs.

---

(1) La concurrence en mer entre la pêche industrielle et la pêche artisanale se prolonge même sur le marché quand l'augmentation du volume global des prises provoque un effondrement des cours (O.I.T., 1988)

a- Le mode de rémunération "à la part"

Les armateurs des chalutiers, et de quelques grandes embarcations de haute mer, définissent le grade des membres d'équipage en fonction des brevets et des certificats de compétence délivrés aux pêcheurs par les autorités maritimes. A bord de petites unités locales ou côtières, le grade des pêcheurs, pour la plupart dépourvus de diplôme d'Etat, est défini en fonction de l'expérience qu'ils ont acquise au cours des nombreuses années d'activité. Dans un cas comme dans l'autre, les qualifications des pêcheurs correspondent aux tâches qu'ils effectuent à bord.

A Nazaré, si les années d'expérience acquises en mer influencent un patron au moment de l'embauche, elles ne sont pas prises en considération dans le système de rémunération à la part quand il s'agit d'un pêcheur sans qualification. Dans un même équipage se côtoient des marins comptant moins de cinq années de mer quand d'autres en totalisent plus de vingt. Malgré cela, ils reçoivent les uns et les autres une rémunération identique puisque celle-ci est toujours égale à une part. On peut donc estimer que les pêcheurs sans qualification ne sont jamais "augmentés" par leur patron puisqu'ils restent en permanence assujettis à la part unique.

Les qualifications requises à certains postes sont prises en compte dans le calcul des gains (Tableau 26).

Tous les pêcheurs spécialisés - mécanicien, *chamador*, etc. - ont plus d'une part. La part la plus élevée est celle du patron. A Nazaré, l'ensemble des patrons reçoivent une part et demie, rarement plus. Quelques exceptions cependant concernent les patrons-armateurs qui ont récemment investi dans du matériel de détection des bancs de haute technologie. Le revenu du mécanicien est souvent égal à celui du patron sur les puissants senneurs et palangriers. Ceci s'explique par le fait qu'une collaboration étroite entre ces deux hommes est nécessaire. Il incombe au patron de conduire l'embarcation dans les

TABLEAU 26

- EXEMPLES DE REPARTITIONS DES PARTS -

EMBARCATION TECHNIQUE		SENNEUR-1 Moteur Ex Pt filet (Candil)	SENNEUR-2 Moteur In Gd filet (Rapa)	SENNEUR-3 Moteur In Gd filet (Galeão)	PALANGRIER Moteur In Palangre (Bote)	BARQUE Rames Sen/plage (Bico)	BARQUE Moteur Ex Casier (Lancha)
MER	EMBARCATION	2	10	30	12	2	3 ou 3
	ENGIN	2	compris	compris	4	2	4 ou 5
	PATRON	1,5	1,5	4	1,5	1,5	2 ou 2
	CONTREMAITRE		1,5		1,5		
	MECANICIEN		1,5	2	1,5		
	AIDE-MECANICIEN		1,25		1,5		
	VIGIE	1	1,25				
	CHAMADOR		1,25	1,25		0,5	
	PECHEUR	1	1	1	1	1	1 ou 1
	MOUSSE					0,50/0,75	
TERRE	FEMMES					0,50	
	NOVICE -14 ans					0,25	
	GARCON -17 ans					0,50	
	RAMENDEUR		1			1	
	COMPTABLE		1,5			0,75-1	
	HALAGE AVEC BOEUPS					20 esc.	
	HALAGE AVEC TRACTEUR					44 esc.	

TABLEAU 27

- FRAIS COMMUNS DEDUITS PAR L'ARMATEUR -

ORGANISMES	TAUX
Criée (VENDAGEM)	2% - 4% - 7%
Sécurité sociale (CAIXA DE PREVIDENCIA)	10%
Mutuelle des pêcheurs (MGTUA)	3,5%
Taxe portuaire	40 à 100 esc.
Surveillance du port (AAPLCIZO)	0,5%
Syndicat des pêcheurs (GDN)	5%
-----	
FONCTIONNEMENT (carburant/huile de moteur/appât/fret)	

meilleures zones de pêche et au mécanicien d'assurer le bon fonctionnement du moteur, ce qui permet d'effectuer une plus grande prise en un minimum de temps. Selon l'importance de l'embarcation, les aides-mécaniciens et les vigies ont un revenu équivalent à celui du patron ou inférieur d'un quart de part. Bien que percevant plus qu'un pêcheur-manoeuvre, le revenu du mécanicien reste également au même indice durant toute sa carrière au sein d'un même équipage.

Les équipes qui travaillent à terre, avec une senne de plage, ont droit également à une rétribution comme les pêcheurs navigants. Ainsi, le "novice" perçoit un quart de part jusqu'à 14 ans puis une demi-part jusqu'à 17 ans. Le mousse reçoit une 1/2 ou 3/4 de part et le *velho da terra* une part entière. Dans certains équipages, le novice ne reçoit pas toujours d'argent. Le patron lui donne une part de poisson. Toutefois, en passant mousse, il devient un associé comme les autres membres de l'équipage et il est intéressé au bénéfice.

Si les pêcheurs non-spécialistes conservent toujours le même indice de rémunération - une part -, le nombre de ces parts ou le pourcentage acquis par le propriétaire varient selon les époques et les métiers. C'est grâce à un mouvement très efficace de pêcheurs, venu de Peniche, que les armateurs ont vu leurs parts s'abaisser à moins de 50% du bénéfice ce qui était dans le passé assez fréquent. Pour qu'un pêcheur voit son revenu augmenter, tout en sachant que ce dernier sera toujours calculé selon l'indice de référence - une part -, l'homme doit rechercher l'embarquement qui lui sera le plus favorable. La puissance de l'embarcation et la modernité de son équipement - treuil mécanique et radar - sont des atouts que les jeunes pêcheurs, en particulier, ne dédaignent pas car ils les considèrent comme étant une plus grande garantie de gains futurs, et ceci quelle que soit la compétence de l'équipage, tandis que les plus âgés préfèrent s'en tenir à la réputation du patron.

b- La composition de la rémunération

La rémunération des pêcheurs comprend en général des éléments directs et des éléments indirects. La rémunération directe consiste dans une part du revenu provenant de la vente de la prise. La rémunération indirecte est composée de primes au rendement, de gratifications, de produits alimentaires et de boissons, de prestations de sécurité sociale et de diverses assurances, et d'une part en nature.

- Le calcul de la part

Le montant global brut (*monte maior*/littéralement : tas supérieur) tiré de la vente du produit de la pêche est versé par la criée sur un compte bancaire. Avant d'effectuer le virement, le comptable de la criée prélève un pourcentage pour sa coopération, tant technique qu'administrative : manipulation des caisses, mise à l'enchère des prises et facturation. Ce pourcentage est de 2% pour la vente de la sardine qui est mise en caisse directement à bord (la criée ne les pèse pas ce qui explique la faiblesse du coût de la manipulation), de 4% pour toute autre espèce et de 7% si l'embarcation fait plus de 200 tonneaux de jauge brute. Sur ce pourcentage, l'organisme reverse automatiquement depuis 1988, 0,5% pour l'Association des armateurs et des pêcheurs de Nazaré.

La paie s'effectue traditionnellement tous les quinze jours pour l'ensemble des pêcheurs de la communauté à l'exception des pêcheurs à la senne de plage qui reçoivent leur gain (*ganho*) chaque semaine en été et tous les jours en hiver, leurs revenus étant les plus faibles et les plus aléatoires. Au début du siècle, les pêcheurs qui travaillaient pour les sociétés des madragues recevaient leur gain chaque semaine mais chaque fin de journée, le comptable de la société leur distribuait une prime, pourcentage calculé sur le revenu de la vente. Jusque dans les années 1950 pour les agriculteurs et jusqu'à la fin des

années 1970 pour les femmes qui portaient les paniers de l'embarcation à la criée, les bouviers et les porteuses étaient rétribués en échange des billets que leur remettait le *chamador*. Ces billets représentaient<sup>4M</sup> une valeur monétaire (1 escudo dans les années 1950). Hommes et femmes se rendaient à la taverne où le comptable échangeait les billets contre de l'argent. Aujourd'hui, ce système n'existe plus puisque les bacs, loués à la criée, y sont déchargés directement.

Aujourd'hui, le patron de pêche (ou sa femme) retire de la banque une somme d'argent en liquide à la fin de chaque quinzaine. Avant de procéder à la répartition des gains entre les membres de l'équipage, lui ou son comptable, ôte différentes prestations (Tableau 27). Du bénéfice brut il déduit les cotisations à la Sécurité sociale et à la mutuelle, la taxe portuaire calculée selon le tonnage de l'embarcation et pour chaque vente à la criée, et les frais de surveillance du port. A cela, il peut ajouter facultativement une cotisation pour le syndicat des pêcheurs. Il ôte également les dépenses de fonctionnement : le carburant (le charbon à l'époque des premiers senneurs à vapeur puis le gas-oil), l'huile de moteur, les appâts, le suif pour graisser la sonde manuelle et les *panais*, les éclairages des embarcations (flambeaux ou gaz), la location des bacs servant à transporter le poisson à la criée - en cas de détérioration, le patron doit rembourser 80 escudos par bac - et le fret représenté par la location d'une camionnette privée et de son chauffeur qui est chargé de transporter les hommes du port au centre de la ville, et en sens inverse.

Si le patron prend la décision d'aller en mer plusieurs jours de suite bien que les prises soient faibles, voire inexistantes, les dépenses de carburant peuvent être remboursées sur le revenu de la première capture conséquente. Dans le cas où les recettes de la vente peuvent ne pas suffire à couvrir les seules dépenses de

fonctionnement, le patron peut alors décider de renoncer à la vente pour partager la production entre les membres de l'équipage, ce qui l'amène à surseoir au remboursement des frais engagés. Si la participation aux frais communs est une clause du contrat signé entre l'armateur et les pêcheurs, la décision d'en retarder le remboursement n'y est pas spécifiée. Elle est une des prérogatives du patron.

Dans le passé, l'utilisation de la traction animale - *serviço de boi* (service de boeuf) - ou mécanique pour haler filets et embarcations sur le sable était également rémunérée. L'agriculteur recevait pour chaque paire de boeufs<sup>1</sup>, ou pour un halage à l'aide d'un tracteur, une somme forfaitaire s'élevant à 20 escudos pour les animaux et 44 escudos pour le tracteur<sup>2</sup>. Le (ou les) bouvier était tenu de se rendre à la plage à l'heure décidée par le patron et d'y rester, parfois une journée entière, à attendre le retour de l'équipage retardé. Cette heure de rendez-vous ne devait jamais être avant que le soleil ne se lève. L'équipage devait payer une demi-journée au bouvier chaque fois que l'ordre d'annulation de ses services survenait alors qu'il avait déjà effectué une grande partie du trajet entre sa ferme et la plage. La distance à laquelle se référait alors le patron pour juger de l'importance du déplacement était le passage de l'aqueduc situé à mi-chemin.

Quand les pêcheurs restent longtemps en mer, ils emportent avec eux de quoi <sup>se nourrir</sup> manger. Les repas transportés à bord (*farnel*)<sup>3</sup> sont toujours à la charge des pêcheurs. Dans le passé, il y avait la pratique dite "*a gordo mercearia*"; à la demande du patron, un pêcheur achetait des pommes de terre, de l'huile d'olive, du riz, des oignons, des piments et quelques autres denrées, base de leur alimentation. La

(1) Dans le port de Aguda, le propriétaire des attelages recevait un panier de crabes par paire de boeufs.

(2) Tarifs de 1975. En 1944, le halage coûtait 10 escudos.

(3) Littéralement : Paquet de provisions pour un voyage.

dépense globale était déduite du bénéfice brut pour qu'elle ne sorte pas de la bourse du propriétaire. Sur l'antique senneur *galeão*, le prix des produits alimentaires était inclus dans la part de l'embarcation. Après seulement, on opérait les divisions entre pêcheurs. Cette pratique était en fait un système d'avance sur salaire. Ainsi, le pêcheur n'avait pas à sortir d'argent avant de le gagner.

A l'époque où la vente se faisait sur la plage, les pêcheurs allaient boire à la taverne, lieu traditionnel des échanges de toute sorte, pendant que le poisson était déchargé et vendu par les femmes. Le prix des consommations était déduit du bénéfice brut et mentionné dans les comptes à la rubrique *bebida* (boisson) :

*"Il y a encore 20 ans, les comptes se faisaient dans la cabane. Chaque jour le patron vendait le poisson à la criée qui lui remettait chaque jour un billet. A la fin de la semaine, le patron recevait en contrepartie de tous les billet une somme d'argent. Puis il allait à la cabane faire le partage. Dans la cabane, il y avait une table autour de laquelle étaient assis le patron, les camarades et le comptable. Le patron payait le verre, en général un pichet de vin.*

*Aujourd'hui les comptes se font dans la maison du patron et il arrive que ce soit le patron qui offre la tournée au café après la remise du gain. Mais il peut aussi allouer une petite somme (150 escudos) à chacun des pêcheurs. Cette somme s'utilise dans la semaine uniquement. Les pêcheurs peuvent aller au café boire sur ce compte seulement les jours de sortie en mer. Cette somme, bien que notée sous le titre de *cervejas* (bière) sur le livre de comptes du patron, permet au pêcheur de boire autre chose que des bières du moment qu'il ne dépasse pas le compte."*

Seulement après déduction de tout ce qui vient d'être énuméré, le patron divise la somme restante correspondant au bénéfice net, en autant de parts qu'il y a d'intérêts en cause.

En prenant pour exemple le senneur-2 figurant au tableau 26, avec un équipage de douze hommes à son bord comprenant un patron, un contremaître, un mécanicien, un aide-mécanicien, deux vigies, un *chamador* et un comptable, la somme est divisée en 25 parts qui se répartissent comme suit : les 10 premières parts sont attribuées au propriétaire de l'embarcation et du matériel de pêche; les douze membres de l'équipage reçoivent une part à laquelle il convient d'ajouter, une demi-part en plus pour le patron, le contremaître, le mécanicien et le comptable, un quart de part pour chacune des deux vigies, l'aide-mécanicien et le *chamador*, ( $10 + 12 + 0,5 \times 4 + 0,25 \times 4$ ). Le comptable et le *chamador* sont des pêcheurs dans ce cas précis. Dans le cas contraire, ils ne percevraient qu'une demi-part pour le premier et qu'un quart de part pour le second. Le *chamador* de la barque *bico* reçoit une demi-part parce qu'il a d'autres fonctions à terre.

La répartition des gains tient compte de la valeur vénale de l'investissement en armement. Une petite barque non-pontée utilisant un moteur extérieur pour caler une petite senne vaut deux fois deux parts (senneur-1) alors qu'un grand senneur à moteur intérieur, et qui possède à son bord tous les instruments modernes de détection des bancs, vaut avec son filet 30 parts sur 41 (senneur-3). Les 11 parts restantes sont alors réparties entre les membres de l'équipage selon le schéma classique.

Ces divisions varient également selon les engins de capture utilisés. En pratique, s'il s'agit d'un filet simple, la part du filet est en moyenne de 3,5. La part attribuée au filet à tacaud et au filet à merlan est de 1,5, pris sur les 3,5 comptés dans le cas où l'équipage est de deux hommes. Le filet *rasca* avec une petite barque à moteur

reçoivent la moitié des parts (1,5 part si l'embarcation est à rames). Il s'agit là d'une distribution du gain "à la moitié" (à *meias*) qui se pratique assez fréquemment.

Un calcul particulier s'est autrefois imposé pour la pêche au crabe. En raison des prises extrêmement volumineuses, la pêche au crabe était une activité qui nécessitait une main-d'oeuvre nombreuse par rapport à la petitesse de la majorité des agglomérations côtières pratiquant ce type d'activité. Des pêcheurs de Praia de Vieira et d'autres régions travaillaient dans les équipages nazaréens pour le compte des paysans de leur région. Les parts étaient calculées comme pour la pêche à la senne de plage mais le calcul des taxes différait un peu. Du bénéfice brut, on décomptait une taxe (*dizimo*) fixée à 15% et le montant destiné aux 12 paires de boeufs de halage. Pour un équipage de 10 hommes, la somme restante était divisée en 16 parts : 10 pour les hommes, 4 pour l'entreprise ou le propriétaire des embarcations et du filet et 2 parts destinées à payer une carafe de vin aux hommes. Lorsque le vin était payé, s'il restait de l'argent, cette somme était à nouveau divisée et redistribuée entre les compagnons hormis le patron de pêche. En compensation, il était de tradition que le propriétaire (s'il n'était pas aussi le patron) reverse l'équivalent d'une part au patron qui recevait, non plus une part mais deux, et le propriétaire plus que trois parts au lieu de quatre<sup>1</sup>.

#### - Les autres gains

En dehors des parts attribuées, les membres d'un équipage perçoivent d'autres gains. Ces revenus indirects

(1) A Montedor, en plus du *quinhão*, il y avait une rétribution en nature calculée comme le système de part: chaque camarade recevait 4 paniers de crabes. Comme le filet et les barques appartenaient à plusieurs associés, chaque associé recevait 2 paniers pour le filet et 1 panier pour la barque. A Anha et Pampelido, où barques et filets appartenaient à tout l'équipage, l'argent comme la part en nature étaient répartis en parts égales.

sont ôtés du bénéfice brut. Il s'agit de deux primes au rendement, le *giro* et le *rodada*.

Les pêcheurs, qui participent au travail en mer sur les senneurs et sur les embarcations calant les sennes de plage, perçoivent le *giro* qui s'élève à 100 escudos pour 10000 escudos de pêche brute ou à 10% selon les accords passés avec le patron. Dans le passé, le calcul se faisant avant la vente, sur le nombre de caisses (Tableau 28). La prime est toujours versée à la fin de chaque sortie en mer pour les équipages des senneurs *rapa* et le jour de la paie pour les autres équipages.

X

Le *rodada* (appelé aussi *sonda* ou encore *alagem* par les pêcheurs pratiquant la pêche à la palangre, au filet maillant et à la nasse) est attribué chaque jour à un pêcheur différent. Il revient à celui qui débarque les caisses de poissons sur le quai de la criée. Le calcul de la prime se fait en fonction du nombre de caisses et donc de l'importance de la prise. Le patron nomme le pêcheur qui décharge. Sur le principe du roulement, il fait en sorte que, chaque jour, à tour de rôle un homme puisse bénéficier de cette prime. Pour vingt caisses déchargées, un seul pêcheur bénéficie de la prime mais si la pêche est bonne, le patron peut décider qu'il y aura plusieurs *rodada* (deux hommes reçoivent 500 escudos pour 30000 escudos de poisson, quatre hommes pour 50000 escudos, etc.). Le *giro* et le *rodada* sont donnés en liquide, de la main à la main, à la criée. Il en est ainsi pour tous les équipages.

L'habitude de réserver une partie de la prise à la consommation de l'équipage dans la pêche artisanale rappelle qu'il fut un temps où de nombreuses communautés de pêcheurs pêchaient avant tout pour se nourrir et non pour commercialiser le produit de leur travail; ceci était le cas des Nazaréens. Cette pratique se perpétue même dans les grandes pêcheries, où il n'est pas rare que les pêcheurs

aient droit à un petit paiement en nature même lorsqu'ils sont salariés. Cette forme de prestation indirecte est la seule qui existe dans la presque totalité des communautés de pêcheurs. Ce système s'impose naturellement aux activités où le hasard du gain tient une place prépondérante. Il est le corollaire des *métiers* de pêche saisonniers et précaires.

La prestation en nature appelée *caldeirada*<sup>1</sup>, *caldeirada do pescador* ou *quinhão de peixe* (*chaudronnée, chaudronnée du pêcheur* ou *part de poisson*) est une part de poisson frais prise sur le volume global obtenu au cours d'une marée et ôtée avant que celui-ci atteigne la criée. C'est une participation à l'alimentation des pêcheurs en campagne qui trouve son origine dans les pratiques coutumières de la pêche de subsistance. La *chaudronnée* est un élément indissociable du revenu basé sur le système de pêche à la part.

A Nazaré, la *caldeirada* est prise au premier coup de filet. Dès que le poisson est tiré de l'eau, il est mis de côté. Les espèces sélectionnées sont en général des petites pièces comme la sardine et le *carapau* ou d'autres espèces - la roussette par exemple qui peut apparaître certains jours abondamment dans les filets à merlan -, le poisson *noble* étant gardé pour la vente. A bord des petites embarcations, la *caldeirada* du patron est toujours égale à celle des hommes d'équipage. Un pêcheur fait le tri en effectuant autant de tas qu'il y a de compagnons. Le partage se fait parfois dans l'embarcation lorsqu'elle est à quai, pendant que le patron est à la criée, ou directement sur le quai au moment du débarquement, sur la plage pour les pêcheurs à la senne de plage, sur le trottoir bordant la

(1) Le terme *caldeirada* désigne aussi un mets (proche de la bouillabaisse) cuit dans un chaudron (*caldeirão*). La part en nature du pêcheur a donc pour finalité de remplir son chaudron, de "faire bouillir la marmite".

mer, juste avant que les pêcheurs ne se séparent pour regagner leur domicile (Figure 37). A bord des embarcations plus importantes, le propriétaire a droit à une part de pêche supérieure à celle des pêcheurs. Pour trois caisses de sardines (1 caisse fait 25 kg de poissons environ), une caisse revient au propriétaire et les deux autres sont partagées entre les pêcheurs.

Les *velho da terra*, les femmes et les mousses, qui halent les sennes de plage, reçoivent aussi une part de poissons qui est parfois leur seule rémunération lorsque les prises sont faibles. Leur part en nature est inférieure à celle des pêcheurs puisque le rôle du personnel de terre demande moins de travail et de responsabilité.

La *caldeirada*, que le pêcheur remet toujours à son épouse, est utilisée pour l'alimentation journalière de la famille. Une partie peut être vendue par la femme. Cet argent lui permettait d'acheter, dans le passé, les produits de base comme le sel, l'huile et le pain. A présent, la femme économise pour acheter différents articles (de maison ou de lingerie). En période de crise économique, la monnaie s'est parfois faite rare. Il est donc arrivé que les pêcheurs nazaréens paient en nature certains services. Pendant les deux dernières guerres mondiales, le poisson de la *caldeirada* était une monnaie d'échange.

Cherchant à faire de l'argent à tout prix, certains patrons aujourd'hui préféreraient vendre à la criée tout le produit de la pêche, incluant la part en nature revenant aux pêcheurs. En contrepartie, les pêcheurs recevraient une part, en théorie, plus élevée. Mais le volume global de la part en poisson, remise aux hommes, est si faible que la réintégrer à la prise mise sur le marché passerait inaperçu.

Il est difficile de dire si cette pratique a cours actuellement à Nazaré ou s'il s'agit d'une rumeur. Certains pêcheurs nient son existence, d'autres la confirment, ajoutant que les pêcheurs sont informés de cette nouvelle

Fig. 37 - SUR LE PONT OU SUR LE QUAI, LES PECHEURS EFFECTUENT  
LE PARTAGE DU POISSON POUR LA CALDEIRADA -



disposition prise par le patron au moment de l'embauche et malgré leur mécontentement, ces derniers ne semblent pas vouloir en débattre ouvertement. Quoi qu'il en soit, l'impact psychologique et les conséquences pratiques de ce changement de rétribution ne seraient pas négligeables. Il pourrait modifier un système sur lequel est fondée une organisation sociale.

La *caldeirada* revêt une valeur intrinsèque qui est, en dehors de toute convention sociale, de nourrir le pêcheur et sa famille. Supprimer cet apport que l'on peut estimer comme étant régulier - puisqu'en cas de mauvaise pêche, la part en nature prévaut sur la part vendue en criée - romprait avec des habitudes alimentaires traditionnelles basées sur la consommation quotidienne de poisson. Il convient alors à la ménagère d'acheter le produit manquant au marché ou, fait plus rare, de le remplacer par de la viande. Dans les deux cas, les prix pratiqués sont comparativement très élevés surtout en hiver, lorsque le poisson se fait rare sur les étals. L'augmentation théorique de la part qui résulterait de la vente de la *caldeirada* à la criée, ne suffirait en aucun cas à acheter, dans une proportion semblable, l'équivalent de produits nécessaires à la consommation familiale.

L'absence de revenu tiré de la vente de la *caldeirada* (ou d'une partie de celle-ci), et perçu de plein droit par l'épouse, grèverait les économies de celle-ci. Pour ses achats personnels, elle devrait alors toucher à l'argent du ménage. La source, petite mais régulière, d'apport de liquidité serait tarie.

La *caldeirada* qui représente également une valeur d'échange ne pourrait plus être objet de troc. La part en nature n'est pas seulement destinée à nourrir le ménage du pêcheur. En période où les sorties en mer se font rares, elle est la ressource alimentaire sur laquelle comptent tous les membres de la famille élargie, une *caldeirada* pouvant nourrir dix, voire quinze personnes si nécessaire. En

période de disette comme en période d'abondance, le partage du poisson entre les membres de la famille, s'étendant parfois aux amis et aux voisins, révèle le lien symbolique qui unit la communauté. Les membres de celle-ci développent alors un réseau de solidarité mettant en avant une communauté d'intérêts qui entraîne des obligations morales. L'esprit de partage des Nazaréens n'a certes rien à envier aux autres communautés qu'elles soient terrestres ou maritimes.

Le don renvoie à un autre don; un échange en appelle un autre. Avec le produit circulent les gens et les idées. Les relations sociales qui découlent de ces échanges organisés par les femmes, permettent donc le développement d'un réseau d'informations à la dimension d'une rue, d'un quartier ou de la communauté entière. La suppression de la part en nature, atteindrait la femme plus que le pêcheur lui-même. Les femmes, qui aujourd'hui en seraient dépossédées, perdraient une monnaie d'échange de biens et d'idées et se retrouveraient exclues d'une organisation sociale traditionnelle. La remise en cause d'une tradition découlant d'une nécessité matérielle, vécue comme nécessaire par certains pêcheurs, tarirait donc une source de communication et un réseau d'échange intra et extra familiale.

La rémunération à la part est la règle à Nazaré à laquelle déroge le mode de rémunération à bord des quatre chalutiers où les pêcheurs sont mensualisés. Ces autres formes de rémunération, qui s'appliquent également dans la grande pêche industrielle, sont des adaptations du système à la part, même si un salaire minimum de base est garanti (O.I.T., 1988). Le salaire minimum garanti permet une répartition plus rigoureuse des tâches à bord et l'attribution de postes de travail laisse moins d'initiative aux pêcheurs.

251

Intéressés au gains, les "salariés de la mer" perçoivent aussi un pourcentage calculé sur le montant global des ventes du mois écoulé ainsi que trois bonifications que les pêcheurs associent et désignent volontairement comme étant "leur" *caldeirada*. Il s'agit de sommes d'argent perçues en liquide à la fin de chaque journée de pêche (2 000 escudos) et à la fin de la semaine (10 000 escudos). Ceci n'exclut cependant pas que tous les vendredis soir, chaque homme emporte avec lui environ 4 kilos de poisson frais.

### c- Les contrats

La rémunération et les conditions de travail sont généralement négociées entre l'armateur et le patron de pêche qui représente tout l'équipage. En pratique, les rôles d'armateur et de patron étant rarement dissociés, il n'y a pas d'intermédiaire entre l'armateur et l'employé. En dehors des quelques anciennes sociétés de pêche qui géraient et regroupaient les activités des antiques sennes de plage (Tableau 31), l'ensemble des accords passés entre les pêcheurs se faisaient dans un cadre moins formel. Les pêcheurs nazaréens ont derrière eux une longue tradition d'arrangements tacites où les accords étaient purement verbaux.

Depuis la création de la capitainerie en 1893, les droits et les obligations de l'employeur et de l'employé font l'objet d'un contrat dûment signé par le propriétaire et contresigné par le capitaine du port. Les deux parties officialisent ainsi les accords et garantissent leur respect. Chaque point stipulé au contrat fait également l'objet d'un accord préalable entre le patron et les membres de l'équipage.

Il est fait mention de la finalité du contrat (pêche à la sardine, à la senne de plage, etc.), de sa durée, des

gains et des pourcentages attribués selon le rôle de chaque membre, des dépenses fiscales et accessoires (désignées nommément), ainsi que des consignes diverses en cas de maladie des marins ou concernant les obligations de ces derniers comme celles du personnel de terre. La part en nature a échappé longtemps à tout cadre juridique contractuel. Aujourd'hui, elle est mentionnée sur tous les contrats.

En dehors des mentions stipulant le grade du pêcheur (contremaître, vigie, etc.), aucune précision n'est faite quant à la répartition des membres de l'équipage sur l'une ou l'autre des unités, que possède le patron d'un senneur par exemple, ou des réelles activités des hommes à bord. Les contrats, ainsi rédigés, exigent du pêcheur une aptitude à la polyvalence, voire une certaine soumission vis-à-vis de l'employeur, comme le montre l'exemple de ce contrat liant les pêcheurs au patron du senneur *traineira* n°962, enregistrée pour la pêche à la senne tournante, et qui stipule que "*L'équipage est aussi obligé à la pêche hauturière*" (*A companhia fica também obrigada a pesca do alto.*).

D'autres mentions mettent le pêcheur à l'entière disposition du patron. Le contrat de l'armateur du batelet *do alto* (-N 806 A - de 1918) mentionne :

*"L'équipage travaille aussi à des heures imprécises avec la petite barque N-1091-L qui ne peut ni entrer en mer ni s'échouer autrement que par remorquage" (A companhia trabalha também nas horas vagas com o barquinho N-1091-L não podendo entrar ao mar nem encalhar se não a reboque.).*

L'embarcation principale (inscrite comme batelet *do alto*) pratiquait la palangre. La petite embarcation auxiliaire pouvait servir éventuellement à traîner l'engin ou à caler un filet maillant, seconde activité possible des embarcations de ce type. Mais rien dans le contrat, ni dans

le rôle d'armement, n'est mentionné au sujet de la destination finale de ces embarcations. Pour connaître celle-ci, il fallait se reporter aux parts attribuées à chaque engin de pêche et à chaque embarcation, et toujours dûment mentionnées. Le contrat datant de 1930 en donne un exemple pour l'embarcation n°926 inscrite pour les activités désignées "Senneur, drague et crabe" (*traineira, arrasto e caranguejo*)(Tableau 29).

Dans le passé, de nombreux patrons sollicitant une double ou triple licence étaient propriétaires de deux embarcations. Quand il s'agissait de pêches saisonnières, comme par exemple les pêches aux sennes de plage et tournantes, on peut en déduire que les deux pêches devaient se pratiquer simultanément durant la saison chaude. Inversement, lorsqu'il s'agissait d'activités annuelles comme les pêche à la palangre et au filet maillant, celles-ci devaient s'exercer successivement au choix du chef de pêche.

La conjoncture économique actuelle ne permet plus à l'armateur de disposer de plus d'une embarcation pour exercer plusieurs activités. Il va donc procéder à un rotation dans l'emploi des engins. A bord du *Príncipe da Paz*, le filet maillant est levé à chaque marée puis calé pour celle du lendemain. Les casiers qui doivent rester au fond sont immergés le vendredi et levés le lundi pour être à nouveau immergés le soir même pour le mercredi suivant. Dans les périodes d'attente - mardi et jeudi -, l'équipage travaille à la palangre.

- Rotations des activités du *Príncipe da Paz* -

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi !
MATIN	Maillant	Maillant	Maillant	Maillant	Maillant !
AP-MIDI	Casier	Palangre	Casier	Palangre	Casier !

La mention portée sur le contrat stipulant que l'équipage doit réserver sa part au pêcheur malade est relativement récente et facultative. Jadis le contrat ne mentionnait rien à ce sujet. Il s'agissait avant tout d'une question de solidarité et d'un contrat moral passé entre les membres d'une même équipe. En 1945, on pouvait lire :

*"En cas de maladie prouvée d'un pêcheur, chaque compagnon gagne comme si celui-ci travaillait."*  
(Tableau 30).

Il peut cependant arriver que les compagnons hésitent à travailler pour l'absent. Un pêcheur répliquera :

*"Oh, il ne gagne pas pour moi, alors je ne gagne pas pour lui!"* et un autre dira : *"Il est malade, mais il est à la taverne!"*

Mais le patron de pêche recherche avant tout l'harmonie du groupe dans le travail. Si le reste de l'équipage approuve la proposition du patron, celui-ci tranche en faveur d'une aide collective. Les pêcheurs récalcitrants se taisent et acceptent la décision.

Le patron peut également décider seul que l'équipage va travailler pour le malade dans le cas précis où celui-ci a été victime d'un accident de travail à bord de l'embarcation. Conscient que l'entraide entre pêcheurs favorise les relations sociales en mer et l'esprit d'équipe, le patron se doit d'éveiller en chacun un sentiment de solidarité.

Cette clause est parfois prévue au contrat:

*"Tout compagnon qui s'estropie au sein de l'équipage a droit à ses salaires chaque fois que la barque va en mer"*

(Contrat n°5 de 1954) ce qui exclue définitivement toute discussion au sein de l'équipage.

Lorsque l'accident a eu lieu à terre, la suspicion règne : "On pense qu'il a pu boire" disent les pêcheurs. Vérifié ou non, ce cas fait l'objet d'une discussion entre les pêcheurs. Hormis cela, l'équipage partage ses gains automatiquement si le patron a de la considération pour le pêcheur absent qu'il estime être un bon élément de son équipage, un pêcheur assidu au travail.

Depuis le 25 avril 1974, les pêcheurs interrompent leurs activités le samedi et le dimanche. Les criées ferment leurs portes ce qui a pour conséquence d'empêcher les moyennes et les grandes unités de prendre la mer car elles ne pourraient pas décharger leur prise au retour. On peut se demander si une telle réglementation est bien fondée lorsqu'elle s'applique à la petite pêche : le hasard des prises, le mauvais temps et d'autres éléments, peuvent empêcher les pêcheurs d'aller en mer au cours des cinq jours ouvrables. En hiver, la grande majorité des barques et de nombreuses embarcations à moteur intérieur restent à terre durant des semaines entières. Pour pallier ce manque à gagner, certains pêcheurs sortent pêcher le samedi et le dimanche sur des petites embarcations non-pontées, et parfois à rame. Le produit de leur pêche est alors vendu "à la sauvette", dans les rues ou dans les restaurants, ou destiné à la consommation familiale. Les autorités locales ferment les yeux sur ces pratiques en raison de la faiblesse des prises. De la pêche le dimanche, un contrat rédigé en 1967 entre un patron et son équipage pour la pratique de la senne de plage, en garde la mention :

*"L'équipage se destine à travailler les après-midi et le dimanche." (Tableau 31).*

Les pêcheurs ne connaissent pas le principe des congés :

"Nos vacances à nous, c'est quand il fait mauvais temps ou que les chalutiers font la grève dans le port et qu'ils nous empêchent d'en sortir. Mais comme on sait jamais quand ça va finir, on peut jamais rien faire."

Pour répondre à une exigence quotidienne d'entretien du matériel, certains patrons ont institué des tours de pêche permettant de conserver un homme ou plus à terre pour le travail en question. Ces jours passés à terre sont moins harassants que ceux passés en mer, mais ils ne peuvent être assimilés à des jours de repos. La journée commence vers 9 heures et après une coupure à l'heure du déjeuner, les hommes travaillent en attendant le retour de l'équipage, attente qui peut durer jusque tard dans la nuit.

Ainsi, le *Príncipe de Paz* dont l'équipage navigant compte 9 hommes, conserve en permanence deux hommes à terre. Un système de tour est institué parmi les hommes d'équipage à l'exclusion du patron et du mécanicien qui sont les seuls à travailler cinq jours de suite. En général, un pêcheur travaille deux jours à terre et trois jours en mer. Quand une période de mauvais temps vient perturber la cadence des sorties et que tout l'équipage est débarqué, celui-ci reste à travailler à l'entrepôt. Ce laps de temps n'est pas pris en compte dans la rotation dont le calcul reprend dès que les hommes repartent en mer. Cette pratique n'est pas non plus mentionnée par contrat mais les hommes qui font leur "tour d'entrepôt" reçoivent une part de poisson et une part de la vente identiques à celles que perçoivent ceux qui ont été en mer. Par roulement, chaque pêcheur travaille pour son camarade. En contrepartie de ces avantages, les hommes sont tenus de travailler le samedi matin à l'entrepôt ce qui leur laisse seulement un jour et demi et une seule nuit de repos.

Certaines obligations échappent donc au contrat parce qu'elles sont sous-entendues. C'est ainsi que le patron-armateur est responsable de l'embarcation et de

l'armement. Il doit remplacer un filet perdu sur ses propres deniers :

*"L'investissement est normalement de la poche du propriétaire mais dans le passé, ce n'était pas comme ça. La mentalité c'était de faire payer l'investissement par tout l'équipage. Au moment des comptes, certains employeurs retiraient une part ou une demi-part pour aider à payer les pertes. Le mien (le pêcheur parle de son patron) n'a jamais rien ôté en contrepartie des modifications qu'il a faites sur l'embarcation. Si le patron n'est pas l'armateur et qu'il y a eu un accident, l'armateur va alors payer le préjudice survenu à l'embarcation à hauteur du pourcentage qui lui revient et qui a été noté par contrat. Par exemple, normalement l'armateur reçoit 6 parts et le patron 3, après le préjudice, l'armateur ne recevra que 4,5 et le patron la même part qu'avant. Ca c'est les conditions normales, sauf qu'ici, l'armateur c'est le patron."*

Régulièrement, tous les ans pour le contrôle technique et tous les deux ans pour la restauration des peintures, l'embarcation est mise en carénage aux frais de l'armateur. Durant cette phase, l'équipage est débarqué et les hommes ne reçoivent ni part, ni poisson, ni subsides de l'administration durant un mois jusqu'au jour où ils reprennent la mer. Aucun contrat ne mentionne ce fait parce que, imposé par la loi, cette contrainte est connue de tous les pêcheurs. Les pêcheurs ne bénéficient pas d'indemnités en cas de débarquement, quelles qu'en soient les causes, météorologiques ou autres.

Il est difficile d'estimer de façon précise les revenus réels des pêcheurs. Leurs gains globaux ont été peu étudiés. Mais on constate que les revenus des artisans-pêcheurs sont souvent inférieurs à ceux des autres

professions. Mais ils peuvent concurrencer et même dépasser ceux des autres professions quand il s'agit de pêche industrielle.

A partir des informations disponibles à la criée, les chiffres connus sur les ventes, par embarcation, n'ont qu'une valeur approximative. Il faut les interpréter en tenant compte du fait que le nombre de jours réellement consacrés à la pêche dans une année peut varier selon le caractère saisonnier ou non de la pêche et en fonction des conditions atmosphériques. En outre, les revenus des pêcheurs peuvent varier de façon considérable d'une année à l'autre, car ils dépendent en fin de compte de l'importance des prises, des prix obtenus et de nombreux facteurs tout aussi imprévisibles comme les conditions climatiques, les variations saisonnières en rapport avec le cycle biologique des poissons ou encore la pollution marine. La concurrence entre la pêche artisanale et la pêche industrielle peut également influencer sur les revenus des petits pêcheurs.

Les recherches que j'ai effectuées indiquent que les gains des artisans-pêcheurs sont difficiles à déterminer également en raison de la variété des méthodes de pêche. On peut dire cependant que les revenus des embarcations motorisées sont supérieurs lorsque celles-ci travaillent le long des côtes et qu'elles ne se limitent pas à l'anse. Ceci ne concerne pas les pêcheurs à temps partiel ou occasionnels qui ne tirent de la pêche que de faibles revenus. Ces derniers perçoivent souvent des revenus d'appoint provenant du tourisme ou une pension octroyée par la caisse d'assurance.

En définitive, le mode de rémunération à la part assure dans des conditions socio-économiques données la meilleure exploitation du travail. Il semble être le système qui répond le mieux aux aléas auxquels sont confrontés les pêcheurs. Ce système de rémunération qui implique que soient déduits préalablement tous les frais de fonctionnement avant

le calcul des salaires, offre à l'armateur un système original d'assurance, souligné par J. Bidet (1988, p.102) :

*"..., assurance de voir reproduite une partie du capital qu'il engage, en même temps qu'un moyen de pression sur les producteurs : les marins savent qu'ils ne seront rétribués que s'ils reconstituent d'abord le stock de carburant, etc. système qui a pour corollaire l'absence d'assurance de rémunération pour les exécutants."*

Le système de rémunération à la part engage l'armateur comme il engage les pêcheurs. Le premier "avance" une somme destinée à l'achat du carburant et des appâts nécessaires au fonctionnement de l'entreprise, tandis que les pêcheurs s'engagent par contrat (une clause souligne l'engagement bilatéral) à rembourser leurs dettes avant même que la part qui leur revient ne soit calculée. Ces engagements, qui semblent partager loyalement les risques encourus, scellent l'association armateur-équipages.

Du point de vue des pêcheurs, le système à la part leur convient en général car ils le jugent plus rémunérateur, bien qu'il implique presque toujours une durée de travail plus longue avec un équipage restreint. La perspective d'une "bonne pêche" - par exemple la change pour un équipage d'attraper d'un coup de filet tout un banc de loups comme ce fut le cas il y a quelques années - stimule les hommes et leur laisse croire qu'en augmentant horaires et cadences, ils peuvent influencer sur leurs revenus alors qu'en réalité les bonnes pêches ne font que compenser les mauvaises.

Au regard de J. Bidet, ce système constitue cependant un moyen de pression considérable sur le salarié puisqu'il assure l'autodiscipline des travailleurs, l'intensité convenable du travail et l'émulation des hommes.

Les principales implications de ce système sont que, dans la mesure où ce système n'assure pas aux pêcheurs un