



Revue
d'histoire
maritime

31
32

Musées maritimes et identités

Revue d'histoire maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 31-32
Musées maritimes
et identités

Christophe Cérino
& Éric Rieth (dir.)

Les visiteurs qui viennent découvrir ou revoir un musée maritime sont rarement dans des dispositions d'esprit qui les portent à l'analyse de ce qui est proposé à leur regard, objets, cartels et animations. Ils ne sont en général pas là pour cela, la curiosité, le goût des maquettes, l'attrait de la mer et de l'histoire étant de plus puissantes motivations. Ce riche numéro double propose une approche originale de plusieurs musées maritimes français, de formats variés, à Paris comme dans les ports, de Fécamp à Saint-Tropez, anciens (le musée de la Marine à Paris) et tout récents (le musée Mer Marine de Bordeaux) avec un regard qui s'étend de manière comparative jusqu'aux côtes espagnoles, basque et cantabrique. Les « identités » sont à entendre ici dans le sens maritime qu'Alain Cabantous en avait donné dans le sous-titre de son livre de 1995 *Les Citoyens du large*. Sans *collections*, point de musée. Ce sont elles, dans leur enrichissement comme dans leurs lacunes, qui commandent ce qu'on pourra montrer et dire. Le rôle des *pouvoirs publics*, locaux et nationaux, est clairement mis en évidence dans ce cahier : quel message veulent-ils ou acceptent-ils de faire passer au public, local ou non ? de quelle manière et jusqu'à quel point vont-ils desserrer les cordons de la bourse ? Un musée à un coût, celui de sa mise en place puis celui de son entretien dans la durée. Il y a aussi l'évolution de la *muséographie*, les modes et la manière dont sont formés les concepteurs et les conservateurs. La question des « identités » à la fois maritimes et locales nous conduit aux choix des thèmes et des modes de présentation. Elle met en valeur les silences, les préférences et les indifférences d'une époque ou d'une génération.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Ce PDF contient:

I. La place des identités maritimes dans les programmes muséographiques du nord de l'Espagne - Guy Saupin

sup.sorbonne-université.fr

ISBN de ce PDF:
979-10-231-3117-8

Revue 31
d'histoire 32
maritime

Musées maritimes et identités

Sorbonne Université Presses est un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

ISBN de l'édition papier : 979-10-231-0700-5

© Sorbonne Université Presses, 2022

PDF complet et articles PDF :

© Sorbonne Université Presses, 2023

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (30) est consacré aux « Villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1640-vers 1815) ».

Le numéro suivant (33) a pour thème « Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes (XIX^e-XX^e siècles) ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, amiral Christophe Prazuck, Louis Sicking, Mathias Tranchant.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	8
Olivier Chaline	

MUSÉES MARITIMES ET IDENTITÉS

TEXTES RASSEMBLÉS PAR CHRISTOPHE CÉRINO & ÉRIC RIETH

Introduction.....	13
Christophe Cérino	
Le « silence de la mer ».....	19
Jean-Michel Boulanger	
Une note de bas de page dans l'histoire du musée de la Marine.....	27
Vincent Guigueno	
Quelle place pour l'histoire maritime au musée national de la Marine ?.....	43
Vincent Bouat-Ferlier	
Du musée des Terre-Neuvas au musée des Pêcheries : un ambitieux programme culturel, scientifique et muséographique pour une histoire renouvelée de la grande pêche à la morue.....	63
Marie-Hélène Desjardins	
Musées maritimes et identités : le paradoxe malouin.....	83
André Lespagnol †	
Musées maritimes du Finistère et identités du littoral.....	97
Françoise Péron & Laure Ozenfant	
Lorient & la mer Représentations, relations au patrimoine et développements muséographiques dans une ville portuaire de la reconstruction (1945-2021).....	121
Christophe Cérino	
Les Sables-d'Olonne en quête de son patrimoine maritime. NACéO, vers une valorisation programmée de l'histoire maritime sablaise.....	147
Hervé Retureau	
Le musée Mer Marine de Bordeaux. Retour d'expérience sur la fondation d'un musée.....	165
Caroline Le Mao	
Entre mer et lagune. La côte languedocienne au miroir de quatre musées identitaires héraultais.....	191
Patrick Louvier & Léa Tavenne	

Le musée d'histoire de Marseille, entre terre et mer.....	213
Fabrice Denise & Xavier Corré	
Du musée naval au musée national de la Marine : le musée de Toulon en quête d'identité ?.....	239
Gilbert Buti	
Cristina Baron	
L'identité d'une cité et de ses habitants au cœur du Projet scientifique et culturel du musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez.....	259
Laurent Pavlidis	
La place des identités maritimes dans les programmes muséographiques du nord de l'Espagne.....	273
Guy Saupin	

VARIA

John Gillis, historien des mondes terraqués.....	297
Romain Grancher	
Troubler les eaux de l'histoire environnementale : l'île, un écotone entre terre et mer.....	303
John R. Gillis	
Lorient au cœur du réseau de spéculation commerciale mondiale (1769-1794). Négociants, armateurs, banquiers, actionnaires, indienneurs, correspondants	325
Gérard Le Bouëdec	

NÉCROLOGIE

Philippe Haudrière † (1940-2021).....	361
Gérard Le Bouëdec	

CHRONIQUE

Le port de Marseille face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 : rythmes, stratégies des acteurs, enjeux environnementaux.....	367
Fabien Bartolotti	

COMPTES RENDUS

Jacques Péret, Sébastien Périssé & Michel Bochaca, <i>Royan et la mer, de la fin du Moyen-Âge au début du XIX^e siècle</i> , Paris, Les Indes savantes, 2021, 310 pages.....	377
Guillaume Lelièvre, <i>La Préhistoire de la compagnie des Indes orientales (1601-1622), Les Français dans la course aux épices</i> , Caen, Presses universitaires de Caen, 2021, 424 pages.	379
Gérard Le Bouëdec, <i>Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)</i> , Rennes, PUR, 2019, 140 pages.....	382

En hommage à André Lespagnol

Musées maritimes et identités

textes rassemblés par
Christophe Cérino & Éric Rieth

LA PLACE DES IDENTITÉS MARITIMES DANS LES PROGRAMMES MUSÉOGRAPHIQUES DU NORD DE L'ESPAGNE¹

Guy Saupin
université de Nantes, CRHIA

La côte cantabrique espagnole est bien pourvue en musées puisque chacun de ses territoires historiques, redéfinis actuellement en autonomies, dispose d'un tel équipement culturel. D'est en ouest, nous rencontrons le Musée maritime basque (*Euskal Itsas Museoa*), ancien Musée naval (*Untzi Museoa*) localisé à Saint-Sébastien, qui coopère depuis peu avec l'association maritime *Albaola Faktoria* implantée à Pasaia ; le Musée maritime de la ria de Bilbao (*Itsas Museum*), au cœur de la ville éponyme ; le Musée maritime du Cantabrique, situé à Santander ; le Musée maritime des Asturies, localisé dans la petite ville de Luanco, entre les deux grands ports historiques d'Avilés et de Gijón, et le musée de la Mer de Galice installé sur la ria de Vigo. Pour la plupart, ils ont émergé au cours des quarante dernières années, ce qui nous oriente, sans surprise, vers le concept de nouveau patrimoine².

Né en 1914, dans la foulée du centenaire de la destruction de la ville par le feu lors de la reconquête des troupes anglo-portugaises contre l'occupant français en 1813, le Musée naval de Saint-Sébastien est intégré dans un Palais de la mer en 1928. Il en sort, en 1991, pour s'abriter dans un des rares bâtiments historiques ayant échappé à l'incendie de 1813, une tour-maison, élément d'un plus grand ensemble édifié pour le Consulat (1682) au milieu du XVIII^e siècle. À l'origine, il n'était envisageable qu'une exposition permanente sur deux niveaux, qui est ensuite devenue thématique et de longue durée en 2007. Depuis 2016, le

- 1 Par recherche d'efficacité, nous nous sommes focalisés sur les musées dont les noms évoquent explicitement la mer, en laissant de côté ceux, plus généraux, dont certaines pièces de collection viendraient enrichir notre propos. Il en est ainsi du musée San Telmo de Saint-Sébastien, consacré à la société basque, et du musée du Peuple des Asturies de Gijón, à l'orientation anthropologique et ethnographique marquée.
- 2 Guy Saupin, « Les nouveaux patrimoines au regard des sciences humaines et sociales », dans Jean-René Morice, Guy Saupin, Nadine Vivier (dir.), *Une Nouvelle culture patrimoniale*, Rennes, PUR, 2015, p. 13-54.

rythme de rotation s'est accéléré³. Son travail muséal, appuyé sur une collection de 6 000 pièces, est relayé par une activité éditoriale qui valorise la recherche scientifique⁴. Au début de 2019, des travaux d'aménagement de la mansarde ont permis de dégager un troisième niveau, ouvrant ainsi la récupération du rez-de-chaussée par un atelier pédagogique de fabrication d'équipements maritimes, animé par *Albaola*, une association qui se consacre à la construction de répliques de bateaux historiques.

Une initiative pionnière était venue du port de pêche de Luanco (Asturies), où un musée de la mer à orientation ethnographique avait ouvert en 1948. Après deux décennies d'intense activité, un épuisement progressif a été sanctionné par sa fermeture en 1990. La mobilisation de nouveaux acteurs a permis sa réouverture dans de nouveaux locaux en 2001. Une convention, passée en 1972, entre la *Diputación* de Cantabrie et l'Institut espagnol d'océanographie, s'est concrétisée par l'ouverture à Santander, en 1981, d'un premier musée consacré à la biologie marine. Cet établissement limité a été complètement repensé et agrandi en 2003, avec une structuration en quatre sections : biologie marine, pêche, histoire et technologie. Le musée de Vigo, installé dans une ancienne conserverie en bord de ria, a été inauguré en juillet 2002. Il donne la priorité à l'histoire de l'activité halieutique, tout en s'intéressant au monde sous-marin, à la biologie marine et à la construction navale. Il revendique une vision globale de la mer.

Après la fermeture du grand chantier naval *Euskalduna*, en 1984, puis le réaménagement total de la zone industrielle ancienne de la ria, le Musée maritime de la ria de Bilbao a ouvert en novembre 2003, fort de ses 27 000 m², dont 7 000 intérieurs et 20 000 extérieurs, qui correspondent à l'ancienne implantation portuaire du chantier. Plusieurs types de bateaux construits en ce lieu sont exposés dans les cales, sans accès public. Les espaces intérieurs déclinent la ria selon trois grands thèmes : le port maritime, le commerce et l'industrie, les chantiers navals.

3 José María Unsain Aspiroz, « Untzi Museoa – Museo Naval, 25 años de andadura (1991-2016) », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 8, 2016, p. 939-947.

4 *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* : revue thématique, au calendrier irrégulier, avec *varia* et présentation des collections du musée. Il faut souligner la très grande richesse de chaque volume. Outils essentiels pour la connaissance de la vie maritime basque espagnole et pour sa patrimonialisation : n° 1, « État de la question sur les études maritimes au Pays basque », 1996 ; n° 2, « La construction navale au Pays basque », 1998 ; n° 3, « La pêche au Pays basque », 2000 ; n° 4, « Transport et commerce maritime au Pays basque », 2003 ; n° 5, « Guerre maritime, course et piraterie au Pays basque », 2006 ; n° 6, « Patrimoine maritime et fluvial au Pays basque », 2009 ; n° 7, « Histoire portuaire au Pays basque », 2012 ; n° 8, « Patrimoine immatériel, mémoires et sources orales au Pays basque », 2016.

L'exposition de 2013 intitulée « Les gens de mer⁵ » et son activité éditoriale soulignent l'intérêt pour le patrimoine immatériel⁶.

Tous ces musées affirment témoigner de la profonde maritimité de leur région et définir leur stratégie dans une approche globale de cette relation. À partir de l'analyse de leurs collections, de leurs expositions permanentes et temporaires et de leurs animations d'ampleur, le classement le plus parlant distingue quatre entrées : les pêches et la chasse à la baleine, la construction navale, la société portuaire dans la mondialisation et la biodiversité marines. L'équilibre entre celles-ci est variable sur chaque site. Cependant, les musées de la côte nord de l'Espagne n'ont ni la même histoire, ni la même taille, ni la même position dans un dispositif muséal régional. Ils sont porteurs de consciences identitaires anciennes, qui sont à la base de la construction constitutionnelle espagnole actuelle. Les différences entre les intitulés ouvrent une variation d'échelles depuis l'entrée métropolitaine de Bilbao, jusqu'à la couverture large du Cantabrique à Santander, en passant par la référence régionale classique dans les Asturies et en Galice et la prééminence de l'horizon basque à Saint-Sébastien.

Afin de relever les éléments les plus signifiants d'une construction identitaire qui inclut les variations de sites, nous avons retenu deux grands axes : le portrait des gens d'une mer vivrière et *l'agentivité* séculaire des sociétés maritimes.

- 5 Présentation du travail de collecte orale réalisée par l'Institut Culturel Basque (EKE ou *Euskal Kultur Erakunda*) en 2010 auprès de vingt-six locuteurs basques de la filière de pêche de Saint-Jean-de-Luz / Ciboure dans le cadre du programme *Eleketa*. Quatorze panneaux présentent un panorama complet : flotte, arts et lieux de pêche, ports, poissons de chaque saison, pêcheurs et leurs épouses, décharge et vente, industrie du poisson, formation professionnelle, aquaculture et gastronomie. Il y est fait une belle part aux témoignages oraux à partir des six heures de films réalisés. Voir la présentation du programme *Eleketa*, en ligne : <https://www.eke.eus/fr/ethnopol-basque/themes-de-recherche/oralite/eleketa>, consulté le 23 octobre 2019.
- 6 Juan Antonio Rubio Ardanaz, *Antropología y maritimidad, entramados y constructos patrimoniales en el Abra y Ría de Bilbao*, Bilbao, Itsas Museum, 2014; Isusko Vivas, *Identidad marítima, iconocidad y patrimonio*, Bilbao, Itsas Museum, 2015; José Ignacio Homobono Martínez, *Fiestas marítimas populares*, Bilbao, Itsas Museum, 2016; María Olga Macías Muñoz, *Estructuras ferroviarias y desarrollo portuario de la Ría de Bilbao*, Bilbao, Itsas Museum, 2017.

LES GENS D'UNE MER VIVRIÈRE

LA CHASSE À LA BALEINE :

UNE PRÉPONDÉRANCE BASQUE DEVENUE RÉFÉRENCE CANTABRIQUE

276

L'évocation de l'histoire multiséculaire de la chasse à la baleine franche ou noire (*eubalaena glacialis*) s'inscrit au premier plan, car elle prend la figure d'une épopée, avec son dispositif d'héroïsation collective. Une véritable chorégraphie organise la représentation, assimilée au ^{xx}e siècle à une *corrida* de mer. Face à l'animal aux dimensions gigantesques, des chaloupes légères montées par quelques rameurs, un barreur et un harponneur se lancent à l'assaut, dans une intense rivalité, afin de réussir la première saisie, avec le risque que l'embarcation soit engloutie ou détruite lors des submersions et des mouvements violents du cétacé blessé. L'intrépidité, l'adresse du harponneur, la solidarité humaine de la chaloupe, les blessures fréquentes, la mort trop courante sont autant d'éléments de dramaturgie qui nourrissent les récits et la transmission orale comme leur traduction artistique. Après sa mort par épuisement, suite aux blessures infligées par les harponnages successifs, la baleine, tirée sur le rivage par les chaloupes, se montre généreuse. La récupération de son huile par fonte dans des fours sert à l'éclairage, à la fabrication de lubrifiant, de savon, de cosmétiques, de margarine. Ses fanons sont employés pour les armatures de corset ou de parapluie, le montage de panache de plumes, la fabrication de brosses, etc. Et sa langue est un plat de choix pour les élites sociales⁷.

Avec des références documentées depuis, au moins, le ^{ix}e siècle, la chasse aux cétacés a connu son apogée sur les côtes cantabriques aux ^{xiv}e et ^{xv}e siècles. La concurrence avec l'afflux des navires hanséates, anglais, et flamands, a fait quasi disparaître la ressource du golfe de Gascogne, ne laissant qu'une descente de plus en plus marginale et irrégulière qui a suffi à entretenir un imaginaire appuyé sur une production graphique et picturale célébrant l'événement⁸. L'effondrement

7 Miren Koro Campos Santacana, Mauro Peñalba Otadoy, « La caza de la ballena. Su influencia en los usos y costumbres desde la Edad Media », *Zainak. Cuadernos de Antropología y Etnografía*, n° 15, 1997, p. 251-262.

8 Eduardo Angulo, *Eran nuestras ballenas*, en ligne : <http://culturacientifica.com/2017/11/26/>, consulté le 25 octobre 2019. Sur la côte cantabrique, la dernière prise dans les règles de l'art fut celle de 1878 qui vit s'affronter les équipages de Getaria et de Zarautz. Le premier harponnage décisif revint à une chaloupe de Getaria, mais les péripéties de la lutte s'achevèrent devant le rivage de Zarautz. Il y eut un procès pour attribuer la prise remorquée à Saint-Sébastien, mais le cadavre pourrit avant que le jugement ne soit rendu. Son squelette fait l'attraction de l'Aquarium de Saint-Sébastien. En 1901, une baleine ayant dérivé devant Orio fut abattue par les marins locaux au harpon et à la dynamite, ce qui n'empêcha pas un succès de foule autour de son cadavre sur la plage. De nombreuses liaisons de chemin de fer durent être ouvertes à partir de Saint-Sébastien.



1. Squelettes de baleine et baleineau
(musée du Cantabrique, Santander)

de l'activité littorale a été largement compensé pendant deux siècles par une projection atlantique menant de l'Irlande, puis l'Islande, aux côtes du Labrador. Au XVI^e siècle, Pasaia était le premier port baleinier du monde⁹ : la geste est donc avant tout à la gloire des marins basques qui ont étendu leur activité sur toute la côte cantabrique, dans un calendrier menant d'octobre pour le fond du Golfe, à mai pour la Galice, ce qui en a fait une référence commune dans la mémoire collective, comme l'illustre la fréquence iconique sur les blasons des villes¹⁰.

La présentation de squelettes plus ou moins complets est le plus souvent la base de cette évocation¹¹ (fig. 1). Il en est ainsi aux musées de Santander et de Vigo (cachalot de Sanxurxo). Le musée de Luanco doit se contenter de quelques os placés dans une vitrine. Il est à noter que la communication parle de « baleine basque du Cantabrique » et reconnaît ainsi sa prééminence. Saint-Sébastien jouit, avec Copenhague et Naples, du privilège de disposer d'un squelette complet de baleine franche, mais celui-ci est exposé dans l'aquarium, à quelques pas de

- 9 En ligne : <http://www.albaola.com/fr/site/pasaia> consulté le 20 novembre 2019. En 1525, les archives citent quarante et un navires montés par 1 475 hommes d'équipage.
- 10 Rafael González Echegarray, *Balleneros cantábricos*, Santander, Instituto Cultural de Cantabria, 1978, p.60-72, 102-126, 148-162. José Antonio Azpiazu, « Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 3, 2000, p.77-97.
- 11 Le musée de Bilbao n'a pas cette chance. Il compense par des expositions comme celle intitulée « Baleines de Santurtzi dans le golfe de Biscaye », à partir de la collection du naturaliste Gorka Ocio. Depuis 2008, Santurtzi est devenu, avec Bermeo, une place majeure pour l'organisation de sorties en mer pour l'observation de cétacés. En ligne : <http://www.elcorreo.com/biscaia/diez-anos-ballenas-201807>, consulté le 29 octobre 2019.

l'ancien Musée naval qui a consacré à ce sujet sa troisième grande exposition thématique sous le titre : « Chasseurs de baleines¹² » (d'avril 2011 à juin 2013). Dans sa toute nouvelle définition comme « Musée maritime basque », il a transformé son rez-de-chaussée en atelier de travail sous le nom d'« entrepôt (*Lonja*) travaillant pour la mer », un clin d'œil aux fonctions du Consulat décrites dans les ordonnances de 1766. Dans cet atelier animé par l'association *Albaola*, les adultes intéressés et les groupes scolaires vont pouvoir s'initier à la fabrication de rames, de mâts, mais surtout de barriques à huile de baleine¹³, objet emblématique.

LA PÊCHE À LA MORUE : UNE PRIMAUTÉ BASQUE

278

Les priorités muséales sont un fidèle reflet de la prépondérance basque, particulièrement du Guipuzcoa et tout spécialement du port de Pasaia. L'ancien Musée naval de Saint-Sébastien lui a consacré une imposante et remarquable exposition (de décembre 2014 à décembre 2015) prolongée, en 2018, par la publication d'un ouvrage¹⁴ par les deux commissaires. La dimension supérieure de ce travail vient de ce qu'il révèle les ressorts identitaires de cette grande pêche lointaine : l'ancienneté, l'importance économique jusqu'à la fin du XX^e siècle avec ses cycles d'essor et de crises, la dureté des conditions de travail des équipages à Terre-Neuve et des femmes dans les ports basques, la dimension sociétale globale à travers les grandes entreprises – principalement la PYSBE¹⁵ – et le mouvement social, sans oublier la gastronomie où l'art basque domine toutes les autres recettes provinciales espagnoles.

Dans les années 1960, Pasaia disposait d'une centaine de bateaux morutiers montés par quelque cinq mille hommes d'équipage, composés d'une ossature de marins basques expérimentés, mais surtout d'immigrants galiciens, suite à l'exode rural du Guipuzcoa et de Navarre. Les récits, les gravures, les tableaux et les photographies rendent palpables la dureté et la dangerosité du travail dans des conditions climatiques extrêmes à cause du brouillard et du froid. L'espace compté, le travail dans le sel conservateur, la répartition rigoureuse des tâches, le maniement d'outils tranchants, les vêtements de travail aux capacités protectrices limitées,

12 José María Unsaín, *Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular*, Donostia, Untzi Museoa, 2012. L'auteur a été codirecteur du Musée naval pendant 25 ans.

13 N'oublions pas les nombreuses barriques de cidre embarquées, qui a beaucoup mieux protégé les marins basques du scorbut que leurs homologues d'Europe du Nord.

14 José María Unsaín Aspiroz & Peio Urrutia Ochoa, *Los Vascos y la pesca del bacalao*, s. l., Ediciones Biscaye Seafood, 2018.

15 PYSBE : *Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España*. Maria Teresa Tolosa Bermudez, « La pesca del Bacalao en el siglo XX : el caso de la compañía PYSBE », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2000, n° 3, p. 363-382.



2. Affiche d'exposition sur la pêche à la morue (musée naval de Saint-Sébastien, cliché G. Saupin)

sont autant de risques cumulés, dont le caractère menaçant est concrétisé par la présentation d'outils réels, originaux ou refaits, ainsi que de documents visuels¹⁶.

L'accent a aussi été mis sur le travail des femmes (charge et décharge sur le port, séchage, vente ou travail en conserveries), particulièrement à travers deux expositions complémentaires : l'une de presque un an, dans un enchaînement quasi immédiat (janvier-novembre 2016), intitulée « Les femmes et la mer » ; l'autre sur « Les travailleuses de la mer », plus courte (octobre-novembre 2018) et plus resserrée, qui fut présentée à l'extérieur devant le musée (fig. 2). La valorisation de l'identité populaire à travers les luttes sociales était un volet fort de l'exposition¹⁷. En 1936, la firme PYSBE a édité un livre de plus de deux cents recettes de préparation de morue, dont quarante-deux en sauce et les autres au four, frite ou en ragoût. Dans une Espagne où presque toutes les provinces historiques ont leur recette régionale de morue, les références basques sont naturellement au premier rang : *al pilpil*, en sauce verte ou à la *Vizcaína*, ou l'*ajovarriero* d'origine navarraise.

16 Peio Urrutia Ochoa, « El Gran Banco de Terranova : mareas, mitos y miserías », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 4, 2003, p. 595-618.

17 Principalement celles ayant dressé ces gens de mer contre la grande entreprise PYSBE de Pasaia, symbole d'un capitalisme internationalisé, dont le fondateur français est Louis Lagasse (1870-1939), surnommé « le baron du poisson », et ses actionnaires sont membres de l'aristocratie espagnole, y compris de la famille royale.

Les pêches ont le plus souvent une dimension prépondérante dans l'orientation muséale, à l'exception du Musée maritime de la Ria de Bilbao¹⁸. Dans ceux de Luanco, Santander et Vigo, tous les types de pêche sont présentés. Du point de vue de la contribution à l'identité régionale, la pêche côtière est davantage sollicitée, car elle permet de mieux mettre en scène les rapports intimes et complexes entre l'homme et son environnement naturel. C'est d'autant plus vrai lorsque l'activité halieutique a fortement régressé, laissant place au processus de patrimonialisation, comme en Cantabrie et dans les Asturies. C'est toutefois aussi l'orientation dominante au musée de Vigo à cause de la spécificité de la Galice et ses 25 rias¹⁹.

280

Le procédé muséographique le plus utilisé est celui qui relie les divers types de techniques de prise aux genres de crustacés, mollusques et poissons. En sus des instruments de la pêche à pied pour les coquillages, le visiteur apprend à distinguer les arts de l'hameçon avec la ligne et la palangre, les arts du filet avec les mailles de différentes tailles selon les poissons ciblés, les arts du piège en bois ou en osier ou en grillage de fer, surtout pour les crustacés, et les arts de la traîne pour les coquillages. C'est une orientation prépondérante du musée de Luanco²⁰, riche d'une collecte ancienne qui a démarré dès les années 1940²¹. Le musée du Cantabrique de Santander y consacre une de ses quatre sections (fig. 3). L'effort pédagogique de présentation au public y est remarquable. Outre les objets réels exposés, de nombreuses maquettes avec embarcations, outils et personnages miniaturisés permettent de donner à voir l'ensemble de la logique de travail de manière concrète, tout spécialement les opérations sous l'eau. L'importance de la collecte des crustacés et des mollusques établit la spécificité galicienne de Vigo.

Le marquage régional passe aussi par la reconstitution de toute la filière pêche, à travers l'extraction, la conservation et la commercialisation – pour reprendre les titres choisis dans la présentation de Vigo. L'évocation des familles de pêcheurs, de l'importance du rôle des femmes, des processus d'apprentissage, de l'esprit communautaire accentué et des rituels spécifiques entretenant une culture solidaire, nourrit une approche sociétale de l'identité maritime régionale. La Cantabrie semble trop proche des provinces basques pour avoir pu développer

18 Guy Saupin, « La pêche dans les musées : une comparaison entre la Bretagne et la côte nord de l'Espagne », dans Christophe Cérino, Bernard Michon & Éric Saunier (dir.), *La Pêche : regards croisés*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2017, p. 63-82.

19 En ligne, consulté le 24 octobre 2019 : <http://museodomar.xunta.gal/en>.

20 En ligne, consulté le 25 octobre 2019 : <http://www.museomaritimodeasturias.com>.

21 En ligne, consulté le 22 octobre 2019 : <https://www.museosdecantabria.es/maritimo>.



3. Présentation de la pêche littorale au musée maritime du Cantabrique (Santander): mise en relation d'instruments de la collection avec leur utilisation via la photographie (cliché G. Saupin)

une originalité culinaire marquée à partir de la mer. Elle partage aussi avec les Asturies la prééminence de la montagne sur ce sujet. En revanche, la Galice a trouvé dans sa gastronomie de mer un fort signe identitaire, sociologiquement très partagé et très apprécié de l'extérieur. Au-dessus de tout, il y a le poulpe (*a feira*), omniprésent dans l'espace public quotidien et festif, suivi de la seiche à l'encre (*choco en su tinta*) et des *empanadas* fourrées aux nombreux produits de mer, sans compter les préparations de poisson à la galicienne.

UNE PATRIMONIALISATION ÉCOLOGIQUE

282

La découverte de la biodiversité marine du Cantabrique est une mission très partagée. L'existence du Musée océanographique et de son aquarium depuis 1928, avec une refonte majeure en 1998-2008, explique que le Musée naval de Saint-Sébastien ait soutenu d'autres priorités. *A contrario*, l'héritage des collections de la station maritime expérimentale de zoologie et de botanique, installée à Santander en 1889, et la convention de 1972 prévoyant le transfert des collections, expliquent que la première mission du musée du Cantabrique, en 1989, ait concerné la biologie marine. Après son agrandissement et sa redéfinition en 2003, elle conserve une de ses quatre entités, d'où la présence de seize aquariums présentant deux cent cinquante espèces sur 1 000 m², dans le sous-sol de l'édifice, dont la priorité est de donner à comprendre le fonctionnement des écosystèmes marins cantabriques²². Le petit musée de Luanco y consacre une de ses quatre sections, depuis la préhistoire (riche collection de fossiles) jusqu'à nos jours, qui insiste sur les mollusques et les crustacés (éponges, étoiles de mer, etc.). Les oiseaux nichant dans les falaises sont aussi très présents. Dans le musée de Vigo, l'océanographie couvre trois des neuf intitulés de repérage : un panorama de vingt-cinq siècles, la présentation d'un cabinet de curiosité et la conquête du monde sous-marin. L'accent est mis sur l'environnement local avec les écosystèmes des rias galiciennes et la proximité géographique des îles Cíes, joyau du Parc national des îles atlantiques²³.

22 En ligne, consulté le 23 octobre 2019 : <https://www.museosdecantabria.es/maritimo>. Le plan stratégique de 2019-2023 prévoit d'y inclure une présentation nouvelle sur les méduses, une rénovation de celle sur la vie en profondeur dans les canyons sous-marins du Cantabrique et un remodelage de la station historique de biologie marine (1898-1914) en valorisant le travail de deux scientifiques. Une meilleure valorisation de la biodiversité dans l'univers marin est attendue d'une réforme des unités de présentation quant aux formes anatomiques, aux modèles trophiques et aux variations des habitats. Sur les huit objectifs de modernisation muséographique, quatre concernent la biologie marine.

23 En ligne, consulté le 24 octobre 2019 : <http://www.turismodevigo.org/fr/iles-cies>.

Cet engagement écologique de l'activité muséale au service de la protection de la biodiversité marine et du développement durable se vérifie dans son positionnement frontal vis-à-vis des questions, pourtant hautement polémiques, de la surpêche et de la protection des ressources²⁴. Le danger de la disparition des baleines à l'échelle mondiale est durement ressenti sur la côte cantabrique²⁵. L'exposition *Gyotaku Directo* (2019) au musée de Bilbao associe art et biodiversité²⁶.

L'IDENTITÉ CANTABRIQUE DANS L'ÉCONOMIE DES LOISIRS

La côte nord de l'Espagne est une illustration très parlante de la transformation fonctionnelle des littoraux européens depuis le début du XIX^e siècle, avec toutes ses étapes classiques : le tourisme balnéaire aristocratique, celui de masse à partir des années 1970, puis le tourisme vert de notre époque. Saint-Sébastien s'est érigée en capitale pionnière de ce mouvement, en rejetant, vers 1860, ses activités industrielles dans la ria de Pasaia afin de réserver sa *Concha* à la nouvelle économie de villégiature estivale. La fréquentation de la famille royale et de l'aristocratie lui a conféré ce style de station balnéaire de luxe, capitalisée aujourd'hui en richesse patrimoniale paysagère²⁷. La villégiature a nourri l'inspiration de nombreux artistes soutenus par une clientèle intéressée, dans une approche très variée de la vie maritime et littorale²⁸. L'ancienneté de ce courant a enrichi les collections des

- 24 La grande exposition sur la pêche à la morue du Musée naval de Saint-Sébastien présentait clairement le pic de la surpêche et l'effondrement des prises de la fin du XX^e siècle, en soulignant la révolution mentale nécessaire pour envisager la durabilité d'une pêche et le maintien d'une tradition culinaire identitaire.
- 25 Le musée de Luanco y a consacré une exposition (décembre 2013-février 2014), avec comme titre « De la chasse à la conservation » et comme sous-titre « Une histoire d'hommes et d'animaux ». Le musée du Cantabrique de Santander a repris la même problématique en décembre 2014-janvier 2015, sous l'intitulé *Supervivientes* (Survivants), en puisant dans ses collections depuis le XVIII^e siècle.
- 26 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.itsasmuseum.eus/gyotaku-directo/>. Exposition temporaire sur une technique traditionnelle japonaise qui utilise les poissons comme matrice pour le papier, l'encre et la trace. Elle permet de valoriser la diversité des espèces du golfe de Biscaye.
- 27 Carlos Larrinaga, « Patrimonio del sector turístico: los balnearios. El caso guipuzcoano », *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, n^o 29, 2010, p. 91-101 ; *Id.*, « El turismo y la ciudad de San Sebastián en la Edad Contemporánea. Un análisis en el largo plazo », dans Patrizia Battilani & Donatella Strangio (dir.), *Il turismo e le città tra XVIII e XIX secolo. Italia e Spagna a confronto*, Milan, Franco Angeli, 2007, p. 108-126 ; *Id.*, « Guerra, neutralidad y turismo. San Sebastián, capital estival de España », dans Yves-Marie Evanno & Johan Vincent (dir.), *Tourisme et Première Guerre mondiale*, Ploemeur, éd. Codex, 2019, p. 73-83.
- 28 Laura Mier Valerón, *Iconografías portuarias: miradas artísticas del litoral asturiano*, thèse de doctorat en histoire, sous la dir. de María Soledad Álvarez Martínez, Oviedo, université d'Oviedo, 2017.

musées qui ont aujourd'hui l'opportunité d'offrir une lecture de l'évolution de la représentation artistique du rivage, entre nature et occupations humaines²⁹. Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, l'essor commercial et industriel de Bilbao trouve sa traduction sociale dans l'affirmation d'une grande bourgeoisie, qui établit les normes de la sociabilité culturelle dominante, celle-ci s'épanouissant dans des espaces réservés de loisirs liés à la mer³⁰.

L'émergence des régates de *traineras* est ce qui permet le mieux de saisir la transmission d'un patrimoine immatériel pour l'établir comme patrimoine vivant. Alors que les affrontements de vitesse des chaloupes baleinières et des traînieres à sardines étaient ancrés dans une compétition économique entre les équipages autour de la ressource – premier sur le lieu pour les cétacés, premier au port pour le poisson –, ils se sont mués en compétition sportive lorsque l'introduction de la vapeur et de nouvelles techniques de pêche ont périmé cette forme de travail. De l'établissement du droit ou du profit par la vitesse, on est passé à la réglementation d'une course sportive, dans un spectacle organisé par les clubs maritimes de l'élite sociale pour l'ensemble de la population. Les premières régates de Pasaia sont datées de 1854, celles de Saint-Sébastien de 1879. Le Musée maritime basque se fait l'écho de cette transmission. Depuis 2017, il puise dans ses collections pour illustrer les régates traditionnelles (*Kuntxa*) des deux premiers dimanches de septembre, avec une exposition qui renvoie le public cent ans en arrière³¹. Si les régates de *traineras* sont identitaires de toute la côte cantabrique, en alliant celles de baie ou rias et celles de mer, avec plusieurs ligues hiérarchisées à échelle de la côte nord³², elles sont plus vivement vécues au Pays basque, où il existe une ligue spécifique, à cause du prestige de la *Bandera de la Concha* de Saint-Sébastien qui déplace chaque année plus de 100 000 personnes³³.

284

29 Quatre expositions temporaires à Saint-Sébastien depuis 2016, une exposition à Bilbao en 2011 (catalogue : José Luis Merino Gorospe, *El Mar en el Arte, el Arte del Mar*, Bilbao, Museo Marítimo Ría de Bilbao, 2011). Huit entrées : « Marines » ; « Personnages de mer » ; « Fruits de la mer » ; « La mer rêvée » ; « Le travail sur mer » ; « Les loisirs de mer » ; « La peur de la mer » ; « Nostalgie et progrès ».

30 Le *Real Sporting Club* est fondé en 1898, le Club maritime de l'Abra en 1902.

31 Dans la rénovation de la cloche de sa tour posée en 1799, le Musée maritime basque a inscrit, en 2019, une sonnerie en l'honneur des vainqueurs de la régate de la Concha, à côté d'une sonnerie de réception des voiliers patrimoniaux qui font escale dans la baie.

32 En ligne, consulté le 28 octobre 2019 : <http://www.eitb.eus/es/deportes/remo> ; en ligne, consulté le 28 octobre 2019 : <https://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/es/regatas-de-traineras/ar-102442/>.

33 En ligne, consulté le 28 octobre 2019 : <http://www.sansebastianturismoa.eus/es/blog/basque/1891/regatas-de-sansebastian/>. La compétition réunit les sept meilleures équipes de la côte nord et une équipe de Saint-Sébastien, malgré son infériorité. Depuis 2009 s'est ouverte en parallèle une compétition féminine : succès d'Orío, en 2019.

L'AGENTIVITÉ MARITIME DE LA CÔTE NORD

LA TRADITION D'UNE PUISSANTE CONSTRUCTION NAVALE

Le Musée maritime de la ria de Bilbao est celui qui accorde la plus grande importance à ce volet du patrimoine maritime. Son implantation sur le site de l'ancien chantier naval *Euskalduna* en est la première raison. Sur ses 27 000 m² de surface, 20 000 en plein air sont constitués par l'ensemble des quais et des cales de constructions (fig. 4). Divers types d'embarcations, construites à Bilbao et placées à sec dans les cales, sont offerts à l'observation du public, sans accès possible à bord³⁴. Dans l'exposition intérieure, un très grand nombre de tableaux et surtout de maquettes rend compte de la puissance de l'activité de construction navale au long des siècles, principalement à la fin du XIX^e et au XX^e siècle, avec son apogée dans les années 1960³⁵.



4. Exposition de bateaux dans les anciennes cales du chantier Euskalduna, Bilbao (cliché G. Saupin)

- 34 En ligne, consulté le 19 octobre 2019 : <http://www.itsasmuseum.eus>. Galerie de photographies. *Portu, La Gabarra, Antxustegui, Auntz, Bizkaia 1, Aduanas*. Un bateau pilote, un bateau de servitude, un bateau de pêche (anchois, sardines, thonidés), un remorqueur, un voilier de course, une vedette des douanes.
- 35 En ligne, consulté le 19 octobre 2019 : <http://www.itsasmuseum.eus>. Galerie de photographies. La communication muséale valorise ainsi le voilier *Cuauhtemoc*, un vapeur à roues à aubes, et les vapeurs *Alu Mendi, Artagan Mendi* et *Infanta Maria Teresa*.

La charpenterie de marine littorale est toutefois l'activité la plus présentée sur l'ensemble de la côte nord. Le Musée asturien de Luanco lui accorde la prépondérance en étroite relation avec la pêche en lui réservant sa grande halle centrale, où quelques embarcations en taille réelle jouxtent la reconstitution d'un atelier de charpenterie. Le Musée maritime de Bilbao a même réservé une section à cet art tant il le considère comme identitaire de tous les municipes littoraux de Biscaye. Sous l'appellation *Erain*, il présente ainsi tous les instruments utilisés, en insistant sur les spécificités locales, tout en les replaçant dans une culture plus globale reliée aux mondes du bois et du fer, deux richesses naturelles elles-mêmes symboliques de la région. Le visiteur est donc informé du choix des bois, des techniques de coupe, du travail des pièces de bois et des compléments métalliques jusqu'au calfatage et au lancement³⁶. Le musée du Cantabrique ne marque pas un intérêt spécifique pour la charpenterie navale, mais celle-ci est traitée au fil de la visite. Son originalité tient dans un effort pédagogique d'explications à travers des maquettes où sont associés les travailleurs et les embarcations. Son programme de rénovation a retenu l'exposition de deux modèles de navires militaires sortis de l'arsenal royal de Guarnizo aux XVII^e et XX^e siècles.

Le rapprochement très récent entre le Musée naval de Saint-Sébastien et l'association *Albaola*, basée à Pasaia, constitue certainement une évolution majeure. Depuis sa fondation en 1991, le musée s'était donné comme mission la sauvegarde patrimoniale de la diversité des embarcations du Guipuzcoa, encouragé par les autorités provinciales en 2009³⁷. Il n'a cependant pas été possible d'envisager un musée à flot.

Albaola est une association fondée au début des années 1990 par Xabi Agote, originaire de Saint-Sébastien, formé à l'*Apprenticeshop* de Bath (Maine, États-Unis) dirigé par Lance Lee, dans la perspective de construire des répliques de bateaux anciens avec une éthique d'authenticité absolue³⁸. La première réalisation fut une traînière de pêche à neuf bancs à partir d'un plan de formes reconstitué avec l'aide du dessinateur bayonnais Jean-Louis Boss, qui s'est basé sur une épure retrouvée dans un chantier d'Orio. À défaut d'avoir obtenu localement les soutiens financiers nécessaires, l'opération a eu lieu à l'*Apprenticeshop* grâce à l'appui de la diaspora basque. Ramené à Bilbao par cargo en 1998, l'*Ameriketatik* (Venue des Amériques) fit un voyage patrimonial à succès le long de la côte basque. Dans la mesure où Pasaia lui avait réservé le meilleur accueil et que le directeur de l'agence de développement de la Communauté urbaine comprenait le potentiel

36 En ligne, consulté le 19 octobre 2019 : <http://www.itsasmuseum.eus>. Voir *Erain*. Photographies commentées.

37 Sur les six bateaux restaurés, trois unités de pêche de 1930, 1950 et un bateau à merlu de 1965.

38 En ligne, consulté le 15 octobre 2019 : <http://www.albaola.com/fr>.



5. La charpenterie de marine littorale : atelier, outillage et embarcations
(Musée maritime des Asturies, Luanco; cliché G. Saupin)

d'attractivité de ce type de patrimonialisation, le premier atelier s'implanta dans un ancien petit chantier naval de San Juan. Sept unités y ont vu le jour avant le déménagement des ateliers, en 2009, à l'extrémité du quartier San Pedro situé de l'autre côté de la ria³⁹, dans un ancien chantier naval plus grand. Ce dernier servait déjà à abriter des bateaux traditionnels récupérés par *Albaola* ou issus de la collection du Musée naval de Saint-Sébastien⁴⁰.

39 En 2000 est livrée une yole de service du xx^e siècle de 9,30 m, suivie de deux grands canots (*battelak handi*) de 6,87 m puis, en 2004, d'une pirogue monoxyle de 5,5 m creusée à la hache et à l'herminette, comme son modèle exposé au Musée ethnographique de Bayonne, et d'une embarcation de pêche à neuf rameurs (*Kalerua*) de 7,37 m. En 2005 et 2006 sortent deux chaloupes baleinières du xvi^e siècle, longues de 8 m pour 2 m de large, sur le modèle d'un vestige retrouvé en 1978 par les archéologues de Parcs Canada à Red Bay sur les côtes du Labrador, dans un état exceptionnel parce qu'enfoui dans le sol fangeux sous l'épave engloutie du baleinier *San Juan*, construit à Pasaia en 1563 et naufragé après écrasement par la glace en 1565.

40 Xavier Mevel, « Albaola, éveilleur de mémoire », *Le Chasse-Marée*, n° 232, mai 2011, p. 18-27. Disponible en ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.chasse-maree.com/pays-basque-albaola-veilleur-de-memoire/>.



6. Le chantier de construction
du baleinier *San Juan*,
Albaola Faktoria, Pasaia
(cliché G. Saupin)

C'est alors que murît le projet d'une reconstruction à l'identique du baleinier *San Juan*⁴¹ en respectant le plus fidèlement possible les techniques anciennes (fig. 6). La construction, lancée en 2014, a reçu le label de l'UNESCO un an plus tard ainsi que le soutien de Saint-Sébastien, capitale européenne de la culture en 2016. Le site est ouvert au public ; le chantier lui-même est entouré d'un centre d'interprétation où tous les éléments de la construction d'un baleinier du XVI^e siècle et de sa campagne de pêche sont remarquablement mis en scène et commentés⁴².

LES BASQUES ET L'OUVERTURE DE LA PREMIÈRE MONDIALISATION

La valorisation du rôle des Basques dans l'exploration des nouvelles routes maritimes de la première mondialisation passe par la célébration de grandes figures. La commémoration du cinquième centenaire de la première circumnavigation réalisée par la nef *Victoria* (1519-1522), commandée par Juan Sebastián Elcano (1487-1526), originaire de Getaria, fournit l'actualité. Le musée naval de Saint-Sébastien a pris les devants, entre octobre 2017 et février 2018, en présentant tous les plans retrouvés et restaurés de l'architecte canarien rationaliste Miguel Martín Fernández de La Torre, vainqueur du concours pour l'érection d'un monument à Getaria à l'occasion du quatrième centenaire⁴³. De décembre 2008 à mars 2011, le musée naval de Saint-Sébastien avait déjà consacré une grande exposition à Andrés de Urdaneta⁴⁴, sous l'intitulé « Les Basques et le Pacifique », en hommage au découvreur de la route de retour du galion reliant Manille à Acapulco.

- 41 Navire de 200 tonneaux, long de 22 m pour 7,5 de large, avec un creux de 5,5 m, portant cinquante-cinq hommes d'équipage.
- 42 Gwendal Jaffry, « *San Juan*, une histoire de rencontres », *Le Chasse-Marée*, n° 295, mai-juin 2018, p. 72-81, en ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.chasse-maree.com/san-juan-une-histoire-de-rencontres/>.
- 43 Ce projet n'aboutit finalement pas. Dans son ouvrage présenté en octobre 2019 au Musée maritime basque, Daniel Zulaika établit la participation de trois nefs basques, 22 marins de Biscaye, trois du Guipuzcoa et deux de Navarre, dont sept Basques parmi les dix-huit survivants revenus à San Lucar de Barrameda sur les 240 hommes au départ. On peut télécharger l'ouvrage de Daniel Zulaika, *Elcano, los Vascos y la primera vuelta al mundo*, s. l., Fundación Elcano 500, 2019, sur le site de la fondation, en ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://elkanofundazioa.eus/fr/recursos/libro-elcano-los-vascos-y-la-primera-vuelta-al-mundo/>.
- 44 Natif d'Ordizia (Guipuzcoa), Urdaneta, d'abord militaire parce qu'orphelin, a étudié les mathématiques et l'astronomie. Présent sur le navire d'Elcano dans l'expédition malheureuse de Loaysa, en 1525-1526, il demeure onze ans aux Célèbes, accumulant des connaissances sur les îles et la jonction entre les océans Indien et Pacifique. De retour au Mexique, il entre dans l'ordre monastique des Augustins. En 1559, sur ordre du roi Philippe II, le vice-roi Velasco prépare une grande expédition pour la saisie des Philippines et souhaite en confier le commandement au religieux qui décline l'offre tout en acceptant d'être du voyage pour la partie scientifique. Après le succès de l'expédition dirigée par le basque Miguel López de Legazpi, Urdaneta

Pour sa part, le Musée maritime basque a commandé pour sa réouverture, en avril 2019, une exposition originale en forme de dialogue entre un artiste, Juan Aizpitante, et le conquistador basque Lope de Aguirre, célèbre pour sa descente exploratoire de l'Amazone à la recherche du mythique *El Dorado*.

Par ailleurs, entre juin 2019 et juin 2020, une grande exposition, intitulée « *Elcano tras la huella* » (derrière la trace), s'est tenue au Musée maritime de Bilbao⁴⁵. Elle a pris soin de valoriser l'apport basque dans les deux premières expéditions chargées d'ouvrir la route des Indes orientales et des épices par l'ouest, c'est-à-dire l'océan Pacifique. La seconde fut préparée en partie à Bermeo avant de s'élaner de La Corogne, en 1525.

En revanche, les musées maritimes de la côte nord de l'Espagne n'ont pas consacré, jusqu'à présent, beaucoup de place à l'émigration vers le continent américain, phénomène social et culturel pourtant de grande ampleur, avec le rôle essentiel des compagnies de navigation transatlantique opérant à partir de Santander, Gijón et surtout La Corogne. Le patrimoine architectural *indiano*, si présent sur le littoral cantabre et asturien, n'a pas plus retenu l'attention. Cela peut s'expliquer par l'implication d'autres musées, surtout celui de l'émigration situé à Colombres (Asturies)⁴⁶. Celui de Luanco a toutefois monté, début 2019, une exposition sur la diaspora américaine des émigrés de son municipe.

290

L'AGENTIVITÉ DE LA CÔTE NORD : L'ESPRIT D'ENTREPRISE ET LA FORCE DE RÉSILIENCE

Au sein de leurs priorités thématiques, tous les musées sont attentifs à valoriser l'esprit d'innovation des habitants de la région dont ils se veulent le miroir. Le Musée maritime de Galice le fait à travers l'océanographie et surtout le dynamisme de la filière pêche dans le premier pôle espagnol de cette activité. Le musée du Cantabrique a intitulé « Avant-garde technologique face à la mer »

est chargé de découvrir la route du retour, ce qu'il fait en remontant très au nord le long des côtes du Japon pour profiter des grands flux d'ouest ramenant vers les côtes américaines en contournant l'anticyclone d'Hawaï. Son navire a parcouru 10 800 milles nautiques (20 000 km) en cent trente jours. Quatorze marins sont décédés et le reste de l'équipage est arrivé exténué. Mais il a fondé la route de retour du circuit commercial reliant les Philippines et l'Extrême Orient (Chine) à la Nouvelle Espagne, cœur des Indes de Castille.

45 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.itsasmuseum.eus/j-s-elcano-tras-la-huella/>. Au total, sept des douze navires envoyés en deux vagues vers les Moluques étaient d'origine basque, mais de nombreux équipements locaux, spécialement de nature métallurgique, furent intégrés dans l'ensemble des flottes.

46 En ligne, consulté le 29 octobre 2019 : <http://archivodeindianos.es>. La petite ville de Colombres, bel ensemble patrimonial issu des investissements de riches *Indianos*, accueille dans l'un des édifices le musée de l'Émigration de toute l'Espagne du Nord et les Archives des *Indianos*.

l'une de ses quatre sections. Les illustrations sont prises aussi bien dans le rôle pionnier de la station d'océanographie que dans la motorisation des bateaux de pêche ou les techniques de commercialisation de cette filière, avec, par exemple, une exceptionnelle machine aux cuillères, lointaine ancêtre du marché au cadran de la criée⁴⁷. Dans sa dernière exposition sur le tailleur Juan de Alcega, auteur d'un manuel de pratique et de traçage publié à Madrid en 1580, le Musée maritime basque présente un bel exemple de l'esprit d'entreprise des Basques du XVI^e siècle, au cœur de réseaux commerciaux entre l'Europe du Nord, l'Espagne et ses Indes. Sa collaboration avec *Albaola* l'a orienté vers l'association anglaise *The Tudor Tailor*, spécialiste reconnue dans la reconstitution de vêtements historiques du XVI^e siècle, qui utilise le manuel de travail du tailleur basque⁴⁸. Outre des vêtements de cour, le public a pu apprécier des répliques de vêtements féminins populaires basques et surtout des vêtements de travail des marins de baleiniers, du même type que ceux qui seront portés par l'équipage lors des futures sorties maritimes du San Juan.

Par sa situation d'établissement de grande ville industrielle et portuaire, le Musée maritime de la ria de Bilbao est celui qui s'investit le plus dans cette direction à travers l'évocation de la riche trajectoire mouvementée du port du Nervión au cours des siècles. Dans l'enchaînement de sections intitulées « Port commercial », « Port industrie », « Ria de Bilbao-Port maritime », « *Port center* de l'Abra », le visiteur est invité à suivre le destin d'une communauté d'habitants qui a dû plusieurs fois redéfinir son orientation pour rebondir dans des contextes différents. Après avoir gagné son autonomie par l'obtention, en 1511, d'un consulat pour se soustraire à la domination financière de Burgos, grand centre des affaires de toute la moitié nord de la Castille à la fin du XV^e siècle, Bilbao a dû batailler contre Laredo et Santander pour s'imposer dans les exportations de laine de Castille vers les marchés d'Europe du Nord à travers Anvers, puis Amsterdam⁴⁹. Cette prééminence, acquise dans la seconde moitié du XVII^e siècle, fut remise en question par la monarchie des Bourbons, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, au profit de Santander. L'attachement aux privilèges foraux, repoussant la frontière douanière à la frontière avec la Castille, fut sanctionné par la non-admission au privilège de l'ouverture du libre commerce avec les Indes de

47 Guy Saupin, « La pêche dans les musées », dans Christophe Cérino, Bernard Michon & Éric Saunier (dir.), *La Pêche : regards croisés*, op. cit., p. 78-79.

48 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://itsasmuseoa.eus/fr/des-expositions/expositions-pasees/juan-de-alcega-jostun-unibertsala/> ; en ligne, consulté le 22 octobre 2019 : <https://baskulture.com>.

49 Cette importance du Consulat est illustrée par la présentation de sa *Falúa*, gondole d'honneur qui sert à transporter ses membres lors des grands rituels civiques et religieux de la cité portuaire.

Castille, en 1778. La crise commerciale née de la concurrence des laines étrangères et la préservation du rôle d'intermédiaire entre le marché intérieur espagnol et le monde extérieur obligèrent les élites commerçantes à une révolution mentale qui fut au cœur des tensions internes basques au sein de la première guerre carliste, sanctionnée par le transfert des douanes sur le littoral basque en 1841.

Exportateur de minerai et de fer semi-ouvré depuis longtemps, le port de Bilbao connut une explosion avec l'invention du convertisseur Bessemer en Angleterre, en 1855, puisque cette nouvelle technologie exigeait un minerai le moins phosphoreux possible. Ce fut la chance de la Biscaye dans le dernier tiers du XIX^e siècle. Avec la modernisation de la place financière (Banco de Bilbao, 1856), la ria du Nervión se transforma en importante zone de métallurgie lourde (*Altos Hornos* de Vizcaya, 1902), relayée par la construction navale (*Euskalduna*, 1900). Le revirement des années 1970 fut terrible, avec le cœur de la ville envahi par les friches industrielles et une avancée des installations portuaires hors de la ria. On connaît la saga de la renaissance urbaine de la ria de Bilbao autour de l'implantation emblématique du musée Guggenheim, érigé en modèle urbanistique à l'échelle internationale, ce dont rend compte le musée dans une animation audiovisuelle interactive nommée « Peau de lumière⁵⁰ ». À l'extérieur, la grue de type cigogne *Carola*, qui fait trente tonnes et soixante mètres de haut, montée en 1957, fut en son temps la plus puissante d'Espagne et la première à permettre une préfabrication et un montage par blocs dans les cales⁵¹. Elle fut la seule à être conservée et devint l'icône du musée.

292

Chaque région autonome de la côte nord de l'Espagne dispose ainsi de son musée maritime, et même de deux au Pays basque pour le Guipuzcoa et la Biscaye. Sous des intitulés variables, tous affirment se faire l'écho d'un profond rapport identitaire à la mer. La révélation des traits les plus caractéristiques s'exprime à travers deux entrées fondamentales : le rapport à la mer nourricière et l'agentivité dans la maritimité. Dans la première approche, les Basques se sont distingués par leur rôle de premier plan dans la chasse à la baleine – ce qui impose le terme de « baleine basque » – et plus encore dans la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve. En contraste, l'identité asturienne, cantabre, et surtout galicienne, est plus attachée à la pêche côtière, dans une profonde intimité entre les populations et la ressource où les crustacés et les mollusques comptent autant que les poissons. Le paysage singulier des entrelacements de la terre et de la mer des rias galiciennes en

50 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.itsasmuseum.eus/eu/ezagutu/erakusketa-iraunkorra/argizko-larruazala/>.

51 En ligne, consulté le 1^{er} novembre 2021 : <https://www.itsasmuseum.eus/en/discover/permanent-exhibition/carola-crane/>.

favorise assurément l'exacerbation. Partout, cette relation forte à la mer vivrière est sociétale ; elle réunit hommes et femmes dans les filières de production et de commercialisation, dans les aléas des revenus familiaux et dans les crises sociales. Même le glissement progressif vers une économie de loisirs n'efface pas cette matrice identitaire comme le montre le succès des régates de *traineras*, des équipages de pêche aux équipes sportives. La gastronomie et les fêtes sont un trésor de références identitaires. Les crises affectant les ressources marines sont ressenties avec la plus grande intensité, d'où l'éducation écologique du citoyen prise en charge par les musées.

Dans la seconde approche, la valorisation de la construction navale, et spécialement la charpenterie de la marine en bois, occupe le premier rang. La dernière est la plus transversale, même si la synergie récente entre l'association *Albaola* de Pasaia et le Musée maritime basque de Saint-Sébastien confère au Guipuzcoa une nouvelle ampleur singulière. L'ancien site de travail d'*Euskalduna* à Bilbao porte la dimension industrielle. L'évocation des explorations lors de la toute première forme de mondialisation au XVI^e siècle est au profit des Basques, comme conséquence de leur implication dans la pêche lointaine et de la puissance de leur construction navale, même si d'autres figures de la côte nord pourront être évoquées dans l'avenir. La singularité du musée de la ria de Bilbao, qui en fait plus un musée de ville portuaire atlantique qu'un musée proprement maritime, offre l'occasion de développer en détail un discours sur ce qui est en filigrane partout ailleurs : l'esprit d'entreprise et la force de résilience de communautés portuaires face aux modifications de conjoncture sur le temps long.

Ensuite, les traits de synthèse qui pourraient être retenus pour un portrait collectif portent sur : mer nourricière, savoir-faire marin, double perspective côtière et hauturière, intimité littorale, dureté et intrépidité, projection extérieure, capacité à rebondir. Quels sont ceux qui seraient porteurs de spécificités pour les gens de la côte nord de l'Espagne parmi les populations du littoral atlantique ? Dans le discours muséal étudié, les Basques sont plus projetés vers l'extérieur, tandis que les populations orientales, plus liées à leur environnement littoral.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. L'Instrument naval
tome II. L'Opérationnel naval

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or
Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État
Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule
1798-1800
Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne
XV^e-XXI^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle*
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830*
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956*
Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894*
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane
1745-1805*
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer
Le sixième continent*
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine
1700-1850

Olivier Chapuis
Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
XVII^e-XVIII^e siècles
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer
1558-1626
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle
Jean Mascart

