



Marina 5 au musée de la marine de Lisbonne



José Favinha, directeur du musée de la marine de Lisbonne accueille les participants de Marina 5

La cinquième édition des formations **M a r i n a** présente deux nouveautés : un groupe restreint suit la formation en octobre, suivi par un groupe plus nombreux en novembre avec une extension en mars pour y découvrir d'autres processus de valorisation du patrimoine maritime, et, le lieu de formation est une capitale, Lisbonne. Le choix de la capitale d'un pays maritime, marqué par l'histoire des grandes découvertes, de la pêche à la morue, de la pêche côtière et du transport donne une nouvelle perspective à l'approche du patrimoine maritime.

A la rencontre des acteurs du patrimoine maritime traditionnel de Lisbonne

Premier lieu à découvrir, le **musée de la marine**¹. On est ici au centre d'un lieu historique, gardien de la mémoire. Son histoire et son évolution marquent à la fois les choix muséaux et la place centrale qu'il prend dans la sauvegarde du patrimoine maritime.



Davide Gnola, directeur du musée de Cesenatico :

« La marine portugaise est généralement identifiée aux grandes découvertes, aux voyages d'exploration maritime et aux grands aventuriers. Cette partie de l'histoire du pays est depuis longtemps connue et valorisée. »

¹ commission culturelle de la marine ; musée de la marine <https://ccm.marinha.pt/pt>

Géré par la marine nationale avec les responsables et les gardiens présents quotidiennement en uniforme, il décrit d'abord sa vision des grandes épopées maritimes avant de faire place à une très belle collection de maquettes où les différentes embarcations de pêche, de transport sur le Tage côtoient celles de bâtiments de guerre et de fret. Puis viennent des objets de collection divers, instruments de navigation, éléments de mobiliers, barques, bateaux de plaisance ou de servitude et même hydravions historiques. Né à l'école navale à des fins didactique au milieu du XIX^e siècle, il s'est enrichi de collections et de donations au cours du XX^e siècle, particulièrement un don privé de nombreuses maquettes, cartes et autres objets liés à l'histoire maritime du pays (les collections d'origine ont brûlé dans un incendie). Le musée a plusieurs fois déménagé pour finir par être installé dans un ancien monastère au cœur de la ville, à proximité du Tage, installé à côté du couvent de Saint Jérôme, dans le quartier de Belem. Il comporte une très importante collection permanente et accueille plus de 160 000 visiteurs par an. Il est organisé en 4 services distincts et n'a pas de conservateur en titre :

- le service patrimoine : 12 personnes en charge de la conservation préventive, de l'inventaire et de la gestion des prêts et des archives.

- le service recherche : 5 personnes gèrent les expos temporaires et les relations avec les autres institutions.

- le service administration/médiation : 3 personnes qui se chargent des relations avec les publics.

- un service technique : 1 charpentier, 1 menuisier et 2 maquettistes. Ils gèrent les petits travaux, la fabrication de mobilier, l'entretien des maquettes et les petits travaux sur les bateaux. Pour les chantiers de restauration, le musée fait appel à des entreprises extérieures agréées.

Le musée gère aussi plusieurs sites extérieurs : une corderie royale, une frégate et un sous-marin, deux phares (le Museu Santa Marta et le Farol de cabo de St Vincent) et un musée maritime consacré à la pêche (museu maritimo ramalho ortigao).

Les activités du musée sont classiques : visites de scolaires, de groupes de touristes, ateliers de découvertes, conférences, communication, expos temporaires, travail de recherche.

Une partie du parcours permanent du musée a été rénové en 2019 pour plus de modernité et plus immersif. Ses collections, ses archives, ses expositions temporaires, ses services éducatifs, recherche, documentation et patrimoine permettent non seulement les fonctions de prévention, protection, restauration des collections muséales, mais aussi l'ouverture aux autres acteurs du patrimoine maritime en fonction des projets en cours.

Lurdes Boix, directrice du musée de l'anchois et du sel à l'Escala :

« Le musée de la marine joue également un rôle important dans le lien entre tourisme et patrimoine maritime. Le musée accueille de très nombreux visiteurs touristiques qui suivent des visites guidées permettant de découvrir l'histoire maritime du pays et de la région du Tage. Les guides sont accrédités par le musée et bénéficient d'une mise à jour des connaissances chaque année. »



Alvaro Cunha Lopes - Ancoras

Deux structures sont particulièrement importantes à cette interface : la marine du Tage et Ancoras :

Ancoras² est une association dont le siège est sur le port de Oeiras, commune assez riche sur la côte au nord de Lisbonne.

²Ancoras, valoriser la tradition : plaquette bi lingue franco-portugais
ANCORAS - APP ERASMUS+ AVENTURE PLURIEL OUT2022_r.pdf ;



Fondée par d'anciens marins, elle dispose d'un bon tissu de relations et d'une expertise précise de la législation maritime et commerciale. Elle oriente son activité autour de trois axes principaux l'un avec ses membres centré sur la valorisation du patrimoine maritime, le

Carlos Alpedrinha Pires - Ancoras second en partenariat avec la municipalité sur un domaine socio-culturel et le dernier dans le domaine touristique. Elle dispose d'un bateau traditionnel « Alma do Tejo ». Cette réplique (2012) des « Canoa de Tajo » d'une dizaine de mètres avec un gréement latin, un tape-cul et une motorisation hors-bord peut embarquer 8 personnes en plus de l'équipage (un patron et un ou deux matelots). Ce bateau navigue toute l'année, pour des sorties « familiales » avec les associés, participation aux régates, aux fêtes traditionnelles ou pour de la formation nautique (initiation / navigation traditionnelle) ou pour des sorties touristiques (route des phares, route des fortifications, balades le long de la côte. La législation portugaise permet actuellement de combiner une activité associative autogérée, une action éducative intégrée aux activités d'animations municipales et des propositions commerciales encadrées. Avec un nombre d'adhérents assez important (environ 200 membres), des partenariats solides avec des conventions de trois ans et surtout une réelle compétence et une organisation rigoureuse pour les navigations, Ancoras assure un programme assez chargé et rêve de pouvoir faire construire un bateau plus important du type « Canoa de picada.»



Mike Newmeyer, directeur de la formation Skol ar Mor :

« Le Portugal, c'est aussi des bateaux de pêche, de transport, fluviaux ou maritime, des bateaux de travail du petit peuple qui ont longtemps été ignorés. Rien que sur le Tage, il y avait dans les années 1920, plus de 3400 bateaux qui naviguaient sur le Tage et une importante typologie de modèles. »

La Marine du Tage est une association créée en 2008 et qui a reçu dès sa fondation un rôle de coordination en lien avec le musée de la marine.

Avec une référence historique remontant au XVIII^e siècle l'association se définit avec les objectifs suivants³:

- Préserver la mémoire
- Promouvoir avec la population riveraine l'intérêt et les gestes de protections et de conservation du patrimoine culturel constitué des embarcations traditionnelles
- Encourager l'entretien et la réparation des embarcations existantes
- Participer à l'apprentissage des savoirs et des traditions nautiques sur le fleuve et leurs places dans l'histoire
- Promouvoir la formation à la manœuvre et à la navigation
- Définir les règles de conformité des embarcations qui peuvent s'inscrire à la marine du Tage
- Développer et diffuser un programme d'activités
- Établir des relations de partenariat et de coopération avec les associations et structures qui suivent les mêmes buts.

« <https://fr-fr.facebook.com/AncorasOeiras/>

³Estatutos Marinha de Tejo

Isabelle Boeda, charpentière de marine et bénévole à Aventure Pluriel :

« L'histoire des bateaux du Tage est donc une partie importante de l'histoire navale du pays et c'est pour cette raison que le ministère de la marine a souhaité valoriser ce patrimoine matériel et immatériel en créant, en 2008, une association fédératrice « la Marine du Tage » dont le siège est au musée. »



Peuvent être membres de la marine du Tage des associations, des particuliers, des municipalités, des entreprises qui ont tous un ou plusieurs bateaux traditionnels. Un certain nombre de règles précisent les statuts de membre et les participations aux différents événements.



Quentin Deville, marin et bénévole à Aventure Pluriel :

« Elle a également permis de faire prendre conscience de l'importance de ce patrimoine auprès des institutions nationales et est à l'origine d'une loi de protection de ce patrimoine. Son influence est importante car elle est portée par d'anciens militaires qui ont un réseau bien développé. »

Chaque membre s'engage pour 3 ans en signant, lors d'une cérémonie au musée de la marine, un registre officiel conservé au musée.

Cet engagement permet aux propriétaires de bateaux traditionnels d'obtenir des tarifs préférentiels pour des places de port, d'avoir accès aux ressources du musée (plans, photos, archives...), de se regrouper pour des événements nautiques.

Cette structure est très ouverte et légère ; elle permet de s'adapter aux initiatives, de les contrôler, de les coordonner. Elle est considérée par le secrétaire d'état à la défense nationale et aux affaires maritimes comme « un pôle vivant du musée de la marine ». D'où une reconnaissance de l'état et en 2009 un arrêté qui régit l'inscription au registre de la marine du Tage et donne les caractéristiques des bateaux qui peuvent y prétendre.⁴ Elle évalue également la conformité des répliques construites suivant les plans conservés au musée.



Célia Rosilio, bénévole et marin à Aventure Pluriel :

« L'association est donc un interlocuteur privilégié qui permet aux adhérents d'être plus fort pour défendre la cause de ce patrimoine auprès des institutions du pays. Elle permet aussi de garantir une certaine valeur historique aux répliques qui sont construites en étant gage de conformité par rapport aux plans conservés au musée. »

En 2008 l'association comptait 45 membres et en 2022 ils sont déjà 85 !

La diversité des structures inscrivant leurs bateaux (environ 70) au registre de la marine du Tage a été illustrée par plusieurs visites et présentations :

La confrérie Ibérique du Tage⁵ a pour objectif de promouvoir et défendre la pérennité du bassin hydrographique du Tage dans le domaine environnemental, culturel et économique. Créée en 2016 par un séminaire de 200 personnes, cette confrérie s'intéresse à tous les aspects de la navigation

⁴ Despacho SEDNAM n°15898/2008

Despacho SEDNAM n.º 6010/2009

⁵ <https://www.citejo.com/>



et des activités liées au fleuve et à l'estuaire. Elle a d'abord sur ses fonds propres, restauré un bateau de 1888 destiné au transport de personnes et de courrier. Puis quatorze autres bateaux trouvés par les membres de la confrérie ont été remis à l'eau. Une attention particulière a été portée à l'histoire des "avieiros" nomades du fleuve, venus de Praia da Vieira et à leurs embarcations. Un travail de recensement a donné lieu à la publication d'un recueil de monographies sur les embarcations⁶, d'un livre sur l'économie et la cultureⁱ et de publications régulières d'un bulletin et de cahiers thématiques⁷. Des restitutions auprès du public sont régulièrement organisées et une attention particulière est donnée aux jeunes. A leur intention furent créés des maquettes, imprimées en carton et des livres spécifiques. Des croisières et pèlerinages sont organisés chaque année et dans les projets, un centre interprétatif du Tage et la reconstruction d'une « bateira avieira » attendent les financements.



Rui Rosado, fondateur de Nosso Tejo

L'entreprise [Nosso Tejo](#)⁸ possède deux bateaux inscrits à la marine du Tage : Sejas Feliz, Bote de Fragata; construit en 1947; et Sou do Tejo, Varino; construit à la fin du XIX^e siècle. Ce sont les plus gros bateaux traditionnels naviguant actuellement de façon commerciale sur le Tage. Ils sont amarrés dans une darse du port avec d'autres bateaux traditionnels comme la Muleta (gérée par Nosso Tejo pour la municipalité de Barreiro). L'activité principale est actuellement

l'organisation de visites touristiques et d'événements privés à bord de ces bateaux. Un projet de chantier naval avec restaurant au bord du Tage (sur la rive sud à Porto Brandao) est en cours de mise en place avec un petit atelier de restauration de barques dans un local provisoire. A la station Sul Sueste, à côté du guichet de vente de tickets de Nosso Tejo, un espace muséographique sur le Tage aménagé par l'office du tourisme met en perspective l'histoire maritime sur l'estuaire. Cet espace et l'accès aux quais pour les bateaux du patrimoine transportant des touristes, marquent une évolution de la place donnée par la mairie de Lisbonne au patrimoine de l'estuaire.



Les municipalités possédant des bateaux : au moins 9 municipalités (Lisbonne, Cascais, Oeiras, Barreiro, Moita, Montijo, Seixal, Alcochète, Villa Franca de Xira) ont des bateaux inscrits à la marine du Tage ou ont des accords de partenariat avec des propriétaires (associations ou privés). Les bateaux que nous avons pu voir (Lisbonne Canoa ESPERANÇA ; Seixal - Bote BAÍA DO SEIXAL ; Varino AMOROSO ; Moita - Varino BOA VIAGEM) sont tous bien entretenus, peints avec des références à l'histoire locale, et armés par des agents municipaux.



« Pour les communes comme Seixal ou Moita qui ont fait le choix d'investir dans le patrimoine maritime en achetant un bateau ou en mettant l'accent sur les savoir-faire liés à la construction navale, les enjeux sont un peu différents. En effet la dimension sociale est beaucoup plus présente, surtout à Seixal, et le principal objectif est de permettre aux habitants et aux scolaires de pouvoir profiter de ces sorties sur le Tage. Cette sensibilisation permet de prendre conscience de la richesse de leur patrimoine et de leur identité. »

[Giorgio Affanni, vidéaste et bénévole au musée de Cesenatico](#)

⁶https://www.citejo.com/publicacoes_livros.html#sampletab2

⁷<https://www.citejo.com/publicacoes.html>; https://www.citejo.com/publicacoes_cadernos.html

⁸<https://www.nossoitejo.pt/>

Les bateaux servent à la promotion du tourisme, participant aux festivités locales et assurant des visites touristiques. L'engagement des municipalités varie avec la promotion de quais où sont regroupés les bateaux traditionnels visibles du public (Lisbonne, Moita), des centres d'interprétations ou de petits musées (Seixal) et des appuis aux associations locales (confréries des pêcheurs, atelier de restauration).

Thierry Pons, navigateur et charpentier Aventure Pluriel :

« Investir dans le patrimoine maritime permet également d'attirer des touristes sur la rive sud du Tage, dans ces communes qui ont souffert de la désindustrialisation et de la disparition du tissu économique local. Les visiteurs peuvent traverser le Tage avec le bateau, découvrir la ville et son environnement et repartir sur Lisbonne. Cela pourrait permettre aussi de désengorger Lisbonne au plus fort de la saison touristique et ainsi répartir les flux y compris financiers. »



Il semble que le nombre de sorties de ces embarcations soit assez important et le déploiement de la voilure régulier, même par petit temps. Les panneaux de présentation des bateaux sur le quai, les flyers distribués par les offices du tourisme montrent la place donnée au patrimoine maritime, à son aspect coloré, aux lieux de visites possibles et aux manifestations sur l'eau.

Rencontré à la remise des prix du trophée Champalimaud, où les embarcations traditionnelles participent à une régata à côté des navires de plaisance modernes, un propriétaire privé a expliqué son inscription à la marine du Tage. Enseignant, ayant continué à entretenir une embarcation familiale, il alterne les sorties avec des proches et des sorties payantes avec des groupes de jeunes ou un public plus large. Les revenus (taxés) de ces sorties, qui n'ont lieu qu'en fin de semaine ou pendant les vacances, ne couvrent pas l'ensemble des frais annuels. Etre inscrit au registre lui donne une certaine reconnaissance et l'occasion de participer à des événements, comme cette régata du 5 Octobre, jour férié.

Dernier maillon indispensable à la survie de ces bateaux,

Les chantiers de charpenterie de marine.

Deux chantiers importants, avec une tradition ancestrale de construction et réparation de grosses unités subsistent, l'un dans le nord de Lisbonne qui a construit la Nao Santa Maria et à Moita, celui de « Mestre Jaume ». La visite du



chantier et les discussions avec « Mestre Jaume » donnent une idée de ce que pouvait être un chantier naval traditionnel capable de construire de grandes embarcations sur le bord de l'estuaire. Les méthodes ancestrales de traitement et conservation des bois, les savoirs faire transmis oralement, les embarcations gardées en vue de restaurations potentielles, avec un patron charpentier de plus de 70 ans très dynamique donnent une image « derniers des maîtres de hache ; trésor à sauvegarder ». Au bout d'un chemin en terre, à côté d'un chantier moderne travaillant métal et polymères, ce chantier a voulu garder sa spécificité du travail du bois. Économiquement viable s'il a des commandes, ce chantier devra aussi se confronter à la succession du responsable.





Il est actuellement le gardien d'une mémoire pratique de construction, garde les gabarits et les journaux de construction des répliques (muleta, canoa, bote de fregata) réalisées dans le chantier. Des coques de bateaux de ce type ou plus importants attendent sur la rive. Mais actuellement, aucune commande de construction nouvelle n'est programmée et l'entretien de quelques embarcations ne donne pas un volume de travail suffisant.

Les relations entre ces chantiers professionnels, les associations et les petits ateliers de restauration (comme celui de Moïta) semblent séparer les travaux d'entretien et ceux de construction.



Débat au chantier de Mestre Jaume

La transmission des savoir-faire est assez compliquée car il reste peu de personnes ressources. Il n'y a presque plus de charpentiers qui savent construire ou restaurer les bateaux traditionnels, pas de réelles formations en charpente navale, pas de jeunes skippers formés à la navigation avec les voiles latines et peu d'informations, semble-t-il, sur le patrimoine immatériel de la marine du Tage. Plusieurs structures rencontrées ont l'objectif de créer une école de charpente navale, un chantier visitable... mais on a l'impression qu'il n'y a pas de concertation pour évaluer ce qui est nécessaire et peut-être « répartir » les missions. Ce qui serait sans doute le rôle de l'association « Marine du Tage ». Pour réussir cette transmission, il est nécessaire de coordonner les actions pour qu'elles soient efficaces et surtout pérennes.

Cette prise de conscience de l'importance et de la nécessité de sauvegarder et transmettre ce patrimoine maritime et ses savoir-faire, qui ont fait la richesse de cette région, est encore assez récente et va continuer à se développer.

Les motivations des instances « dirigeantes » pour valoriser l'histoire de la marine du Tage sont de remettre à l'honneur une histoire maritime plus populaire, plus locale car c'est l'identité des habitants de cette région du Tage. Mais c'est aussi un atout touristique important qui permettrait de trouver des financements pour conserver ces bateaux, ces traditions et ces savoir-faire. Cela offre aussi la possibilité de valoriser les communes autre que Lisbonne (qui est déjà saturée de touristes) qui se trouvent sur l'autre rive du Tage. Ces petites villes ont subi l'effondrement des économies traditionnelles locales et sont à la recherche d'un nouveau souffle économique. Le tourisme culturel pourrait être une des réponses possibles.

Les questions que soulèvent la visite de ces différentes structures.

Le musée de la marine est une structure étatique. Partie prenante de la commission culturelle de la marine, il est lié organiquement à d'autres entités (planétarium, aquarium, groupe musical, bibliothèque centrale de la marine, frégate historique à voile). Ce statut lui donne une position assez centrale sur la sauvegarde et la diffusion de la culture maritime. La pérennité des collections, la continuité des financements sont donc assurées. Mais la gestion par des officiers de marine en poste pour quelques années et la dépendance des structures gouvernementales pose la question de la continuité et de la liberté des choix muséaux. En particulier, les choix faits pour la grande fresque historique de la première partie du musée qui donne une interprétation très « calibrée » des grandes découvertes, du commerce avec le « nouveau monde », de l'esclavage.... Dans l'histoire récente la marine militaire et l'armée en général ont une proximité avec la population plus grande que dans d'autres pays. Les particularités géographiques (population, grande façade maritime, superficie) ont toujours tourné le pays vers la mer. Cependant les disparités et rivalités entre les marines de commerce, de pêche, de guerre ne sont-elles pas gommées ? Comment s'établissent les liens de partenariat entre les différents acteurs du patrimoine maritime,

les chercheurs et la marine ? Les instances politiques, le ministère (ou secrétariat d'état) à la mer sont-ils à l'écoute du musée et de ses partenaires ou ont-ils été les moteurs d'une mise en valeur du patrimoine maritime ?



« Il est important que les structures qui travaillent sur cette mise en tourisme du patrimoine maritime du Tage ne perdent pas de vue l'objectif de sauvegarde et valorisation et ne tombent pas dans une « folklorisation » qui pourrait être préjudiciable pour l'avenir et ferait perdre la valeur historique et sociale de ces bateaux »

Frédéric LeBomin, architecte et navigateur

La présentation d'*Ancoras* montre un équilibre entre les activités associatives, les activités « sociales » avec la mairie et les activités touristiques. Un pareil équilibre demande des partenariats stables et un réservoir d'associés navigants. Quelle est la solidité de ce modèle et l'importance des membres fondateurs ? Quelle sera la relève dans quelques années ?

La reconnaissance de la *Marine du Tage* par les affaires maritimes a soulevé des interrogations sur les garanties et les limites de cette réglementation. Ce fut l'occasion de noter l'importance donnée par les affaires maritimes à la sécurité en mer tant au niveau du respect des règles de construction que des permis de navigation tant à la voile qu'au moteur.

Une des questions qui ressurgit à la visite du chantier naval est celle de la limitation pour les répliques à 8 types d'embarcations.

La *confrérie ibérique du Tage* a jusqu'à ce jour autofinancée ses actions et organisée son programme de façon indépendante, en coordination avec la marine du Tage. Quelle est la limite de ce modèle pour continuer dans la durée ? Le financement de nouvelles actions est-il possible sans un partenariat formel avec les municipalités et d'autres financeurs ? Quelles concessions sont alors possibles pour bénéficier de mécénat ou d'appuis institutionnels ?

La formule commerciale développée par *Nosso Téjo* s'appuie sur le capital et le savoir-faire d'une famille de mariniers. La concurrence avec les offres présentées par les associations ou les mairies n'est possible que par un dynamisme commercial important et une adaptation rapide aux évolutions du marché. Pour le moment, l'inscription à la marine du Tage semble le protéger de freins que pourraient développer les municipalités pour développer leurs propres projets touristiques. Quelle est la part de la réglementation et celle de la connaissance mutuelle des acteurs dans la situation actuelle ?



L'intérêt développé par les municipalités pour la conservation et la mise en valeur des bateaux traditionnels relève à la fois d'intérêts touristiques et de mise en valeur pour la population locale du patrimoine. A-t-on atteint la limite de leurs engagements et de leurs possibilités ? D'autres mairies pourront elles rejoindre le mouvement ?

L'aspect économique avec des équipages agents territoriaux est-il équilibré ? La rencontre de deux municipalités fortement impliquées est-elle le reflet d'un mouvement général, sur l'estuaire et en amont le long du fleuve où la problématique touristique n'est pas la même ?



Débat entre la collectivité de Moïta, l'association Ancoras et Aventure Pluriel :

« Il est possible de rassembler des structures aux statuts très différents autour d'un même projet même si parfois les attentes ne sont pas les mêmes. Cela nécessite beaucoup de souplesse, de réactivité et d'adaptation mais cela permet d'être plus fort pour faire valoir les besoins et de pérenniser les actions dans la durée. »



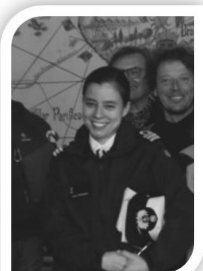
La culture maritime à travers les régions côtières du Portugal

La tentation est grande en faisant une formation dans un lieu central comme Lisbonne de vouloir aborder l'ensemble des aspects du patrimoine maritime lusitanien. En dehors d'une visioconférence de la directrice du musée de la mer à Sessimbra, la formation s'est concentrée sur un espace délimité et cohérent, le fleuve et l'estuaire du Tage. Domaine d'une richesse et d'une activité patrimoniale suffisantes pour mener deux semaines de réflexion.

Cependant, le Portugal, de par son histoire et sa longueur de côte porte un patrimoine maritime plus vaste. Il n'était pas question pour cette dernière session de découvrir toutes les expressions du patrimoine maritime le long de la côte, du nord au sud, mais plutôt d'apercevoir des approches différentes dans des villes et des ports répartis sur l'ensemble du territoire.

Un fil conducteur, donné par le musée maritime de Lisbonne est la mise en place de l'exposition sur les ex-voto marins. Les relations avec d'autres musées (non seulement maritime mais aussi ethnographique, scientifique, d'art), le ministère de la culture et des municipalités permet d'entrevoir une présentation diversifiée du patrimoine et de la culture maritime à travers tout le pays. Si les hasards des rencontres et les limites d'un voyage d'étude ont parfois dévié de ce fil d'Ariane, la prégnance du fait maritime dans la culture populaire est apparue avec une assez grande diversité.

De la première journée, rencontre avec **Ana Maria Tavares**, sont ressortis les liens entre un travail scientifique avec les universités, les musées nationaux, les organismes internationaux de conservation-restauration et un travail de valorisation mené avec des regroupements de promotion du patrimoine maritime et les secteurs touristiques.



Ana maria Tavares

Visité sans guide, le **Museu Municipal de Etnografia e Historia da Povoação de Varzim**, est très représentatif du lien historique à la pêche de ce village devenu une station balnéaire et touristique. Les objets du quotidien, de culte et les cérémonies qui rythment la vie du village, exposés sous un angle ethnographique et d'histoire locale sont pour une grande partie du domaine du "patrimoine maritime"; ex-voto, maquettes, filets de pêche, accastillage, nasses, recettes se retrouvent dans presque toutes les salles d'exposition.

Vila do condé : Le plus surprenant et le plus intéressant fut la découverte du bâtiment de l'office du tourisme avec la reconstruction d'un petit bateau de pêche et le plan au sol et toutes les explications du traçage et de la construction dans un espace restreint mais fort bien agencé. En utilisant les possibilités de deux niveaux ouverts, une muséographie moderne et une unité de thème (la construction d'un bateau) l'aspect pédagogique est fort, tout en laissant une grande place à la simple découverte du monde maritime de la pêche côtière. La rencontre avec José Antonio Cameno, charpentier et architecte naval, la visite de la Nao, réplique construite dans le chantier naval de Vila do Conde, la visite du chantier où sont entretenus bateaux modernes et anciens, furent les moments d'échanges les plus actuels de la journée au vu des objectifs de la formation. Le musée de la construction navale et le centre de mémoire, riches d'enseignement et

avec des muséographies non comparables sont de fait plus habituels, et portent plus sur l'aspect historique et ethnographique que sur la dynamique du patrimoine maritime et de sa conservation. Deux points importants notés : la construction commune et les échanges avec 8 musées de l'exposition sur Magellan et les projets d'une formation de charpentier de marine qui pourrait voir jour en 2024.

Ilhavo: Étape importante du district de Alveiro le **Museu Marítimo de Ílhavo** et le Santo Andreu permettent une véritable découverte de la pêche à la morue dont l'importance dans l'économie et la vie quotidienne du Portugal reste primordiale. Le musée municipal avec son aquarium, son centre de recherche et l'évocation des terre-neuvas avec la mise en scène du Faina Maior permettent des parcours de visite à plusieurs niveaux. Les collections de bateaux et d'objets, une scénographie moderne dans de larges espaces, l'architecture du bâtiment en font une référence où les chercheurs, les équipes pédagogiques comme les touristes peuvent s'immerger.

Le Chalutier de 1948 Santo André, présenté comme navire musée à flot, est un complément important de la visite du musée. Visite libre mais très balisée, elle offre la possibilité de découvrir pour un large public les modes de pêche industrielle depuis le milieu du 20^e Siècle et les conditions de vie de l'équipage.

L'intérêt de ces visites qui peuvent occuper une pleine journée ne masquent pas les questions que soulèvent un tel ensemble :

Quels sont les moyens (financiers, humains, scientifiques) et les apports de la population dont peut disposer une municipalité pour mettre en œuvre un tel projet ?

Quels sont les liens avec les musées du Portugal et les associations du patrimoine maritime ?

Rencontres sur la côte Sud.

Les visites de musée dans cette partie du voyage furent des découvertes, comme des visiteurs, sans contacts pré établis avec les responsables des musées. Le **musée municipal d'Olhao** lié à l'histoire de la ville donne une place intéressante au passé maritime en évoquant par l'exposition d'objet et de tableau, les batailles de l'époque napoléonienne ou des événements plus locaux. Le **Museu Regional do Algarve à Faro**, tenu par la Marine recèle des trésors de maquettes, d'objets pédagogiques élaborés pour la formation, des techniciens, des arsenaux et des équipages. Ce musée, sans guide, paraît peu visité, entre autres, par son emplacement au sein de la capitainerie militaire et d'une très faible mise en valeur pour les touristes.

La découverte de la côte sud et de ses particularités, de la lagune, des bateaux de pêche et de tourisme, d'un charpentier de marine à la retraite, du marché de poisson d'Olhao se firent avec Luc Archembault, navigateur vivant à Tavira et ayant restauré et exploité en NUC un navire traditionnel portugais. Les discussions permirent de resituer dans le temps les différentes avancées du patrimoine maritime évoquées par ailleurs, le manque de dynamisme et de formation à la voile dans le sud et les liens qui existent avec la marine du Tage, les chantiers près de Lisbonne et dans le Nord.

Au terme de ce voyage de formation, on a pu souligner quelques points :

Les différents projets se connaissent et s'il y a un réseau bien établi autour de Lisbonne et du Tage, cela ne semble pas le cas au niveau national.

Une grande variété dans les démarches muséographiques avec des réalisations très intéressantes et d'autres, parfois surannées mais assez pédagogiques.

Une place de la mer et du patrimoine maritime comme "naturelle" dans des musées municipaux ou ethnographique.

Un besoin régulièrement exprimé de sauver le savoir-faire des chantiers traditionnels, de nouvelles formations pour les dessinateurs et charpentiers de marine.



Un équilibre économique possible avec l'engagement de municipalité et d'activités touristiques. Les musées, les bateaux traditionnels sont plus soutenus par les communes et les particuliers (associations ou entreprises commerciales) que par l'état.

Le Portugal est une importante destination touristique et sa capitale connaît un afflux de visiteurs toute l'année.

Pour développer une offre plus culturelle, et aussi, permettre à des petites communes situées sur le Tage et dans les régions côtières du pays, de profiter aussi de cet apport financier et de cette visibilité ; les instances locales et nationales ont misé sur la valorisation de l'histoire et du patrimoine maritime du Tage et celui de tout le pays.

Aborder l'ensemble des aspects du patrimoine lusitanien a démontré l'évolution de la prise de conscience politique de la conservation du patrimoine maritime, qui joue un levier touristique, identitaire et économique. (Marina 5 : <https://youtu.be/1R8McPjU7E>)



L'équipe de Marina 5, à la découverte du patrimoine maritime portugais au musée de la Marine à Lisbonne, remercie Erasmus + et toute l'équipe des musées, des institutions, des associations, et des entreprises de Lisbonne, de la Marine du Tage et ceux des régions côtières du pays ainsi que l'association Ancoras pour leur accueil et leur contribution à la réalisation collective de ce rapport d'études sur la sauvegarde du patrimoine maritime traditionnel européen, en particulier celui du Portugal.

« Ce projet a été financé avec le soutien de la Commission européenne. Cette publication n'engage que son auteur et la Commission européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues. »

Aventure Pluriel est une association soutenue au quotidien par :



AVENTURE PLURIEL

Association de Sauvegarde du Patrimoine Maritime
96, chemin de la Campanette – 06800 CAGNES-SUR-MER
Tel. : 06 18 17 56 37 – Contact Thierry PONS

Courriel : contact@aventurepluriel.fr - Site : <http://aventurepluriel.fr/>

Siret 402 259 840 00062 - Code APE 9499Z - Récépissé Préfecture N°18892 - Agrément DDJS 06-S-33-11-D - Membre Fédération Handisport