

Problématique d'une recherche entreprise pour le compte du Museu Nacional de Arqueologia (M.N.A.) de Lisbonne dans le cadre du Programme de Recensement du Patrimoine Culturel Immergé

Jean-Yves Blot* e Maria Luísa Pinheiro Blot**

La mise en place d'un programme de recensement des sites archéologiques subaquatiques conduit à poser dès le départ la question de la définition de l'objet recherché. S'agit-il en effet de patrimoine maritime, terrain immergé ou au contraire de patrimoine émergé tel que le terme « archéologique » le laisse entendre? L'objectif de recensement des « fonds de mer » se pose ainsi qu'il est difficile de recensement à tout prix l'objet du recensement sans être immergé aux dépens de certains critères. Dès le départ des vestiges très importants, par exemple des épaves militaires, ont été découverts. Les auteurs énoncent les principes méthodologiques sur lesquels repose un programme d'inventaire de cette nature. Ils traitent de la définition de l'objet, de la nature des sources documentaires, d'archive ou de terrain qui lui sont subjacentes, et de la stratégie à adopter en fonction de ses caractéristiques.

Résumé

Resumo

Os autores enunciam os princípios metodológicos que estão na base de um programa de inventário desta natureza, debruçando-se sobre a definição do objecto, sobre a natureza das fontes documentais, de arquivo e de terreno que lhe estão subjacentes, e sobre a estratégia a adoptar em função das suas características.

* Arqueólogo naval. Apt.º Santa Rita, 31, Praia de Santa Rita, 2560 Torres Vedras.

** Museu de Peniche, Campo da República, 2520 Peniche.

La mise en place d'un programme de recensement des sites archéologiques subaquatiques conduit à poser dès le départ la question de la définition de l'objet recensé. S'agit-il en effet ici de patrimoine maritime, terme large, ou au contraire de patrimoine «immergé» tel que le terme «subaquatique» le laisse entendre? Force est de reconnaître dès l'abord de cette question qu'il est difficile de restreindre à tout prix l'objet du recensement aux sites immergés eux-mêmes car ce serait exclure dès le départ des vestiges très importants, par exemple des installations portuaires que des mouvements tectoniques eussent isolées du milieu subaquatique. Un bon exemple en est fourni par les fouilles de la Bourse, à Marseille où les découvertes faites, à terre, à l'emplacement d'un rivage ancien sont de nature éminemment maritime et dont la dissociation du milieu marin tiendrait d'une classification arbitraire, vide de sens.

Retenons donc la notion large de patrimoine maritime tout en admettant que le fichier en cours de réalisation au M.N.A. tentera de cerner les sites plus proprement subaquatiques sans toutefois les isoler arbitrairement d'indices ou de structures à terre avec lesquels une relation pourrait être établie en cours d'enquête. Tout matériel laissé par l'homme et associé de façon significative au milieu maritime devient donc susceptible d'enregistrement. On admettra les difficultés soulevées par une telle définition et le caractère imprécis de la frontière osmotique qui sépare dans ce cadre maritime l'enquête archéologique de l'enquête ethnographique¹, mais force est, au siècle de l'archéologie industrielle, d'accepter cette imprécision et de retenir pour le fichier en cours la notion globale d'un patrimoine culturel maritime dont l'orientation demeure néanmoins franchement archéologique. Dans ce cadre, ce que l'archéologie cherche sont des «sites», dont la fouille éventuelle, décidée dans le cadre d'une problématique préalablement établie, permettra d'apporter un éclairage nouveau ou complémentaire dans une aire de connaissance précise.

Toutefois, avant d'arriver au site, objet idéal du recensement envisagé, la recherche, concrétisée par le fichier passe par l'enregistrement d'une foule de

¹ ... l'historien va jusqu'à susciter de nouvelles sources de documents en utilisant les techniques de l'enquête et de l'interview, habituelles à l'ethnologue et au sociologue ... (Cleuziou [et al.], 1978, p. 25).

données, le plus souvent disconnexes mais lesquelles, quand elles se recourent, deviennent un instrument efficace de connaissance.

Quant à la nature des sites objets du recensement, elle varie selon quelques catégories: site portuaire, site de naufrage, cimetière de navires, débris jetés à la côte, vestiges isolés (ancres perdues par un navire au mouillage, canons passés par dessus bord par gros temps ou lors d'une tentative de déséchouage ...).

Au sein du fichier, l'objet idéal représenté par le site archéologique sera rarement atteint en définitive à travers une seule fiche, un seul document. Sa résolution théorique ne sera établie le plus souvent que par le recoupement d'informations diverses: information historique d'un côté, trouvaille accidentelle sur le terrain de l'autre. Un site ne pourra être considéré comme «résolu» que lorsqu'il aura été non seulement localisé mais identifié. Cette exigence on le voit, ne sera au bout du compte atteinte que dans des cas exceptionnels. Elle demeure néanmoins l'objectif fixé au programme en cours de réalisation.

Naufrages portugais ou naufrages au Portugal?

Un programme tel que celui énoncé ci-dessus pose dès son abord des problèmes méthodologiques divers qu'il faut soulever avant d'aborder la phase active des opérations envisagées.

En tête de liste vient la question de l'objet recensé qui amène la définition, même rapide, même provisoire, de la notion de «recensement du patrimoine immergé».

Certaines options, on le verra, ont dû être prises dès le départ. Plutôt que d'être discutées dans le cadre de ce trop bref rapport, elles seront tout au moins annoncées, déclarées et par là posées comme paramètres opérationnels (susceptibles de remodèlements ultérieurs). Tel est le cas par exemple de deux éléments essentiels posés au départ: le programme de recensement envisagé touchera d'une part tous les naufrages et autres sites archéologiques potentiels immergés du littoral portugais et îles adjacentes et d'autre part les naufrages de navires de nationalité portugaise en dehors des eaux nationales, cette dernière option ouvrant le bras comme on le voit à une aire géographique considérable, mondiale peut-on dire quand on considère la période des navigations de l'ère coloniale.

Grosso modo, l'aire considérée ici regroupe les deux côtes occidentale et orientale de l'Atlantique, ceci depuis le 50^e degré de latitude nord jusqu'au 50^e sud environ. C'est ensuite l'océan indien dans son entier, puis une bonne fraction des rivages de l'Asie du sud-est et de l'Extrême-Orient. Une telle définition permet d'englober l'essentiel des zones de navigation fréquentées par les navires portugais depuis l'aube de l'ère coloniale jusqu'à la décadence de la marine à voile et en bois. La prise en compte des drames de mer intervenus depuis le milieu du XIX^e siècle forcerait à étendre ponctuellement la définition retenue.

Il ressort clairement, devant l'ampleur géographique de l'espace considéré, qu'il est hors du propos d'un programme de recensement tel celui lancé au M.N.A. de retenir pour cet espace les indices de sites archéologiques potentiels avec la même finesse que pour le littoral portugais lui-même. Outre sa fatuité,

une telle ambition se heurterait d'emblée au premier de tous les problèmes: celui de l'identité des vestiges reconnus. S'agit-il oui ou non de vestiges d'un site ou d'un navire portugais?

Paradoxalement, la façon la plus claire, la plus sûre de répondre à une pareille question est de retenir, dans le cadre du fichier en cours d'élaboration, les sites portugais déjà clairement reconnus et analysés par les archéologues sous-marins des rivages concernés. On connaît déjà plusieurs travaux, publications comprises, sur les rivages d'Afrique du Sud concernant des sites de navires portugais (Auret et Maggs, 1982; Stuckenberg). Il y a encore le cas du *Santo António de Tanna* au Kenya, ainsi que les sites de plusieurs vaisseaux portugais en baie de Bahia au Brésil, ces derniers sites ayant pour la plupart l'objet de rapports publiés au sein de la revue spécialisée *International Journal of Nautical Archaeology* (I.J.N.A.) dont la collection existe au M.N.A.

En dehors de ces sources «totales», il est bon néanmoins de ne pas exclure certaines autres qui, quoique ne présentant pas le même caractère de rigueur, sont susceptibles tout de même d'enregistrement immédiat au sein du fichier du M.N.A. Ce seront ce que nous appelons plus loin les «documents-terrain», du moins ceux présentant un caractère scientifique, par exemple la petite collection d'objets présentée au Museu da Marinha de Lisbonne provenant d'un vaisseau portugais coulé dans le port japonais de Nagasaki en 1610, et dont la légende dit: «*oferta de J. A. Abranches Pinto, Toquio, Dezembro de 1954*». La recherche de documents historiques permettant la localisation et l'éventuelle identification plus tard sur le terrain des vestiges archéologiques, si elle ne diffère pas grandement de la recherche historique en général, conduit cependant l'enquêteur à privilégier certains types de documents plutôt que d'autres.

Les sources sont essentiellement de trois sortes:

- le document manuscrit
- le document imprimé
- le «document-terrain»

Le document manuscrit

Le premier de tous les documents pour le genre d'enquête envisagée est la carte manuscrite indiquant la position précise d'un site, vestiges anciens (par exemple la carte n.º 244 du Brigadeiro Sande de Vasconcelos à la Mapoteca de l'Instituto Cadastral de Lisboa; il s'agit d'une carte de la côte d'Algarve sur laquelle on peut lire en légende d'un chiffre «2» placé sur la côte, sous la forteresse de Almadena: «*Ruínas de hum forte, no mar*» tandis qu'une autre légende signalait au même endroit: «*Ruínas já no mar de um forte romano*»), ou naufrage proprement dit. Dans tous les cas, de tels documents sont rarissimes. Ils expriment soit la méticulosité exceptionnelle d'un cartographe dans l'étude monographique d'une fraction de littoral, ou bien le caractère lui aussi exceptionnel d'un accident maritime que des circonstances très précises conduisirent à situer sur un plan. En tous les cas, pareils documents doivent être exclus de toute vision sérieuse du recensement de sites archéologiques envisagé ici.

Le second type de document, qui, tout en gardant un caractère exceptionnel, se prête déjà à une analyse scientifique est le relèvement géographique, par

des marins ou des expérimentateurs entraînés, de la position d'un navire naufragé. Ce type de situation se présente lors d'un échouage ou d'un naufrage dans un endroit dangereux, méconnu des hydrographes, le relèvement de la position du navire étant alors destiné à servir de base à de futurs travaux de correction de l'hydrographie locale ou plus simplement à permettre au commandant du navire naufragé de préparer les pièces justificatives de son dossier lors du jugement de la perte de son bâtiment par un tribunal maritime.

Les rédacteurs du présent rapport ont personnellement travaillé sur des sites qui illustraient les deux formes que peut prendre ce type de document. Dans un cas, lors de l'étude des navires naufragés à l'occasion de la bataille des Cardinaux (novembre 1759) au large de côtes méridionales de Bretagne, la campagne de prospection géophysique destinée à localiser les sites ne fut rendue possible que par la découverte préalable aux archives du Musée Maritime de Greenwich, dans les papiers personnels d'un officier anglais, de relèvements très précis de deux des principales épaves françaises de cette bataille qui constituaient un danger à la navigation et dont le positionnement exact se trouvait par là justifié (Blot, 1983).

L'autre cas de relèvement de la position d'une épave, plus rare encore que le premier qui se contentait de coordonnées polaires et de relèvements magnétiques sur un des amers terrestres survient quand, hors de la vue de côte, sur un haut-fonds par exemple, la position géographique du lieu du naufrage est relevée, le plus généralement dans le cadre d'une campagne hydrographique bien équipée pour cela, en coordonnées traditionnelles (latitude, longitude), à l'aide d'observations astronomiques. La critique scientifique d'une telle information force alors les enquêteurs à mener leurs recherches très loin dans le domaine de l'histoire des techniques de la navigation. Une telle recherche fut menée par les rapporteurs à l'occasion de la recherche, et de la localisation d'un site de naufrage connu seulement par sa position astronomique relevée en 1817, site situé à 30 milles au large de la côte saharienne atlantique. L'emploi d'une technologie de pointe (en 1980) (Blot, 1983) a prouvé que de telles recherches n'appartenaient plus au domaine de l'utopie. Elles gardent toutefois un impact limité dans le cadre du recensement envisagé car l'échouage d'un navire, dans des conditions dramatiques, sur un banc situé à plusieurs dizaines de milles d'une côte quasi méconnue reste un événement exceptionnel, que le positionnement précis de l'épave par les hydrographes contemporains de l'accident venait en quelque sorte exorciser tant du point de vue scientifique et technique qu'administratif.

Nous arrivons enfin au document le plus utile et le plus fréquent dans le type de recherche envisagé: le procès-verbal de naufrage. Document manuscrit, rédigé le plus souvent par les autorités accréditées les plus proches (autorités locales ou consulaires dans le cas de la perte d'un bâtiment sur une côte étrangère), il est dans la plupart des cas le document le plus fidèle de tous les témoignages existants. Il a toutefois ses limites: basé sur les témoignages des survivants du naufrage ignorants des lieux de l'accident, rédigé par ailleurs bien des fois par des membres de l'administration extérieurs au milieu maritime, il présente pour l'enquêteur qui le dépouille quelques décennies ou siècles après, des lacunes que seuls d'autres documents complémentaires pourront combler. De nature juridique et administrative, ce document vise en effet plus à définir les responsabilités d'un accident et à prévoir les conséquences économiques et pra-

tiques directes (sauvetage des débris de quelque valeur, leur entreposage en lieu sûr avant liquidation) et éviter par exemple des litiges entre armateurs et éventuels assureurs. Ces limites acceptées, le procès-verbal demeure le document de base pour le recensement sériel des accidents de mer, et c'est dans les séries diplomatiques, consulaires en particulier, qu'on le retrouve avec le plus de fréquence quoique jamais de façon systématique. Dans le cas des archives portugaises, dont l'historienne Virginia Rau avait par ailleurs bien démêlé la complexité dans un article paru en 1959 (Rau, 1959), il existe des exemples où pareils documents se trouvent, pour des raisons liées au fonctionnement interne des fonds d'archives intéressés, réunis en un seul dossier. Tel est le cas par exemple du *maço 26* de la série «Reino» à l'*Arquivo Histórico Ultramarino*.

Des dossiers du même genre peuvent être identifiés toujours à Lisbonne, à l'*Arquivo Geral da Marinha*. Ils demeurent malgré tout très rares et leur caractère ponctuel limite leur portée.

La quatrième catégorie de documents manuscrits regroupe toutes les informations partielles, réunies de façon aléatoire au sein de telle ou telle série documentaire mais dont la juxtaposition permettra d'approcher la réalité que le recensement tente de cerner. La consultation des documents du *Conselho da Fazenda* par exemple, pour le XVII^e portugais, pourra soudain livrer toute une série d'informations sur les opérations de sauvetage entreprises en tel ou tel point de la côte par les autorités à la suite du naufrage d'une *nau da India* de retour, perdue aux portes de Lisbonne. Les 60 années de présence espagnole au Portugal pour la fin XVI^e et la première moitié du XVII^e siècle conduisent même à de surprenantes découvertes dans le fonds du *Conselho de Portugal* conservées aux archives nationales d'Espagne où cette information était centralisée. Ce peut encore être les documents personnels, la correspondance méticuleuse d'un consul hollandais en place à Lisbonne, négociant par ailleurs et personnellement intéressé aux opérations de sauvetage en cours sur le site d'un naufrage dont il aura racheté les droits aux assureurs ou aux anciens propriétaires. Dès lors, ce sera à La Haye, dans des papiers personnels, que se trouvera l'information la plus détaillée concernant un événement dont les archives portugaises ne garderont qu'une trace ténue, imprécise, inexploitable tout au moins dans la perspective concrète d'un recensement de sites archéologiques. Ce pourront être enfin toutes sortes de documents que seul le hasard et l'habitude aideront à dépister, dans les fonds notariaux, dans les papiers de grandes maisons négociantes du passé intéressées au commerce international (d'où l'importance des séries documentaires des archives de la Chambre de Commerce de Marseille dont on a parlé plus haut et où l'on recense avec abondance des accidents de mer touchant des navires de toutes nationalités dans tous les secteurs de navigation alors connus). Il découle de ces quelques remarques qu'un recensement, par le biais de la recherche historique, du patrimoine culturel immergé d'une côte donnée, ici celle du Portugal et des îles adjacentes, déborde très largement du cadre documentaire national et force l'enquêteur à aller glaner ses informations dans une série de fonds européens. Une telle recherche, de caractère exhaustif à l'échelle des fonds européens, se justifie-t-elle dans le cadre du fichier envisagé au M.N.A.? Non sans doute dans un premier stade où des «stratégies» plus modestes, plus réalistes, permettront l'accroissement numérique et qualitatif du fichier. Le choix à ce stade, relève d'une décision administrative qui n'appartiendra plus aux enquêteurs bornés ici à un rôle de consultation.

Le document imprimé

Vient le moment d'aborder le dernier type de document, la source imprimée: brochure, pamphlet, livre, carte ... Ce type de document, au-delà de la netteté de sa présentation, et sans doute à cause d'elle, est souvent trompeur. On tombe ici dans une catégorie où la magie du caractère imprimé joue à fond. Combien de fausses cartes de naufrages n'ont elles pas été vendues avec un franc succès aux populations de visiteurs de tel archipel touristique? Sans nous attarder sur les cas de charlatanisme qu'autorise et facilite le caractère imprimé noir sur blanc, et en nous penchant sur le texte imprimé en général, force est de constater la différence immédiate de nature qui existe entre un procès-verbal de naufrage par exemple et un autre document, imprimé celui-là, retraçant tel ou tel épisode maritime. Dans le premier-cas le procès-verbal, document manuscrit, n'a qu'une finalité extérieure à lui-même, nécessité administrative pour l'auteur d'accomplir son devoir tandis qu'un mémoire relatant par exemple un naufrage aux Indes vise lui un objectif interne, moral, politique ou autre. En tous les cas, l'information qu'il reproduit est le plus souvent déjà passée par plusieurs filtres dont chacun tire un peu plus au texte sa précision dans la perspective d'un recensement de sites archéologiques aussi bien que dans une perspective historique plus générale. Doivent être surtout redoutés les ouvrages de compilation anciens, non équipés d'appareil critique, omettant leurs sources. D'une façon générale devront être privilégiés les ouvrages, même très anciens, où l'auteur traite d'événements contemporains, où la distance entre l'homme de plume et les actions décrites peut être réduite au maximum. Même dans ce cas, pour les grands chroniqueurs de l'épopée des découvertes, par exemple, il faudra toujours garder à l'esprit l'optique de l'auteur, souvent être de cour écrivant pour la plus grande gloire de son monarque, loin du théâtre âpre où il campe l'action de ses héros maritimes.

D'une façon générale, les publications historiques récentes sont exemptes de ces défauts. Une publication en fac-similé commentée par un spécialiste peut même se révéler beaucoup plus utile que l'original car le contexte est alors retracé, analysé, critiqué et dès lors les pièges du texte balisés. Par ailleurs, contrairement aux textes imprimés anciens qui sont souvent des systèmes fermés, où l'analyse critique se heurte à la carapace posthume du silence (cf. l'anecdote à propos des relations de voyage de Fernão Mendes Pinto: «*Fernão, mentes? Pinto!*»), les textes historiques modernes, grâce à l'appareil critique dont ils sont équipés, sont des systèmes ouverts qui renvoient à d'autres sources si bien que la consultation d'un tel ouvrage peut n'apporter aucune information immédiate mais, par la consultation détaillée des notes ou de la bibliographie, renvoyer en définitive à la source documentaire recherchée.

Venons-en aux documents classiques eux-mêmes.

La grande dispersion et la relative complexité des archives maritimes portugaises, très fragmentaires, éparses, tous traits reconnus depuis longtemps par des spécialistes éminents depuis C. R. Boxer jusqu'à Virginia Rau dont nous avons cité plus haut la publication la plus notable et utile à ce sujet, font que les archives maritimes portugaises se prêtent mal à une étude sérielle.

Il existe toutefois une exception, qui touche une tranche des navigations coloniales et concerne directement le programme de recensement des sites de naufrages portugais par le monde.

En effet, les navigations coloniales portugaises sur la route de l'Océan Indien depuis l'époque des découvertes (fin XV^e siècle) jusque disons au milieu du XVII^e siècle sont bien «couvertes» grâce à plusieurs documents de caractère particulier, listes résultant de compilations réalisées en pleine période coloniale et retraçant année par année, souvent navire par navire, le flux des navigations du Portugal en Inde et retour. Ces listes, conservées dans des fonds d'archives épars, ont dans plusieurs cas été publiées, parfois de façon très tardive, grâce à l'action d'érudits qui, conscients de la valeur de ces documents, en ouvrirent l'accès à l'ensemble de la communauté scientifique. Citons à titre d'exemple le «*Livro de toda a fazenda ...*», de Luiz de Figueiredo Falcão (1617), (Lisboa, 1859) ou les «*As famosas armadas portuguesas, 1496-1650*», de Simão Ferreira Pais (Rio de Janeiro, 1971). Il s'agit là de documents dont la nature autorise cette fois une approche sérielle immédiate, au contraire des grands chroniqueurs dont le traitement des textes exige un dépouillement plus laborieux. Reconnaissons toutefois très vite les limites de ces sources dites «sérielles». Dans une conversation officielle le spécialiste d'histoire maritime portugaise feu Comdt. Teixeira da Mota, citait le projet qu'il avait conçu jadis avec un autre historien portugais de reconstituer tout le trafic colonial portugais des *naus* vers l'Inde pendant plusieurs siècles grâce au dépouillement en profondeur des documents cités plus haut. L'historien expliquait comment il avait finalement dû renoncer, s'étant heurté, dans la liste navire par navire, voyage par voyage, qu'il tentait d'établir, à des contradictions irréconciliables lors de la comparaison des diverses sources disponibles. Ceci doit nous mettre en garde contre une illusion possible: celle que l'information établie, enfermée, insérée dans une fiche du recensement en cours sera une information définitive, close. Pour donner un exemple concret, la confusion dans la comparaison des documents anciens est parfois telle que sous un même nom à une même date se trouveront réunis deux navires, deux phénomènes indépendants l'un de l'autre et qu'une erreur de transcription, une homonymie accidentelle ou mille autres raisons toutes classiques en recherche historique auront fait se confondre au premier coup d'oeil.

En dépit du pessimisme d'une telle conclusion qui, précisons-le bien, s'applique à la confrontation de sources à caractère compilatoire, il reste que la méthode classique du recoupement des documents entre eux est un des seuls moyens scientifiques dont dispose l'historien pour tester la validité de l'information dont il dispose. La confrontation par exemple avec des sources étrangères, même imprimées, sera à cet égard très enrichissante. Elle le sera plus encore si des documents manuscrits, témoignages contemporains des événements considérés, peuvent être confrontés aux sources existantes. Prenons l'exemple d'un combat naval entre deux puissances.

Nous aurons chez les uns les documents, pamphlets, journaux du commandant victorieux, probablement sous la forme d'imprimés (justifiée par la victoire à laquelle les milieux politiques, de manière classique, entendent donner un maximum de retentissement) et chez les autres quelques textes laconiques, minutes du conseil de guerre dans le meilleur des cas ou témoignages de simples marins échappés au désastre ou libérés de façon prématurée par les vainqueurs. De toutes manières, les documents se contrediront de façon marquée mais au moins les motifs de la contradiction seront-ils dégagés dès le départ et pourront être entrés comme paramètre d'interprétation par l'historien qui les dépouillera. Sans qu'il y ait nécessairement combat, ce peut être tout simplement

lors d'une escale malheureuse en terre étrangère que la présence du navire portugais va donner lieu, trois siècles plus tard, à des documents émanant tant de sources portugaises qu'étrangères. Tel est le cas par exemple pour un grand vaisseau de commerce portugais venu de Macao et qui, ayant quitté Goa, vient se perdre à l'île française de la Réunion dans les années 1687-1688. Cette présence inhabituelle, politiquement injustifiée, d'un navire portugais en eaux françaises fait que l'on trouve des relations détaillées de cet événement aussi bien aux archives de l'île Maurice (proche de la Réunion, Océan Indien) qu'à Goa aux archives de Panjim ou encore à Paris aux Archives Nationales. Une recherche ultérieure prouverait sans doute que d'autres documents existent sur ce même thème à Lisbonne.

Le «document-terrain»

Le «document-terrain» enfin, est très varié de par sa nature. Ce peut être l'enquête ethnographique, collecte de la tradition orale des communautés du littoral, le recensement de trouvailles isolées – tessons de céramique, pièces de monnaie, fragments divers – faites par les pêcheurs et signalant la présence possible d'un site, le recensement encore auprès de la pêche industrielle des anomalies dites «points de croche» soigneusement mémorisées ou même positionnées sur des cartes *ad hoc* par les patrons de chalutiers et qui seront autant de pistes précieuses lors d'éventuels projets ultérieurs de prospection géophysique appliquée à la détection de sites archéologiques, la collecte d'informations auprès de la communauté des plongeurs professionnels (pêcheurs d'algues, ouvriers travaillant au carénage à flot de grosses unités ou à l'installation d'un complexe portuaire) ou plongeurs sportifs, ce type de collecte pouvant conduire, si le rideau de la méfiance est soulevé, à la mise à jour de sites archéologiques complets sur la base d'indices observés *de visu* par les plongeurs informateurs (et non de données incomplètes, souvent imprécises, comme c'est fréquemment le cas lors d'une enquête auprès des pêcheurs «de la surface»). A titre d'exemple, une enquête réalisée il y a quelques années à l'île Maurice (Océan Indien) auprès d'une telle communauté de plongeurs a permis, avant même l'examen physique des lieux, une reconstitution assez précise du site du naufrage d'un navire de la Compagnie des Indes françaises, donnant par là une idée du potentiel de ce type d'enquête tout en en définissant les modalités techniques (Blot, 1979). Une expérience de ce genre va, à notre sens, dans la direction du programme lancé par le M.N.A.

La catégorie du «document-terrain» s'est enrichie dernièrement de possibilités nouvelles nées d'un passe-temps désormais à la mode sur les rivages balnéaires: le «râtissage» des plages au moyen d'un détecteur de métaux. Réalisé le plus souvent par des amateurs collectionneurs de pièces de monnaie, mais rarement de façon systématique, ce passe-temps peut déboucher, lors d'une enquête exhaustive de la part de la communauté archéologique, à des informations concrètes, et dans certains cas à des recoupements qu'iront enrichir les données issues la recherche historique évoquée plus haut.

Le «document-terrain» amène enfin à considérer l'enquête auprès des personnels impliqués dans les opérations de dragages portuaires. Les vestiges

remontés par les dragues, souvent en mauvais état, et qui de toutes façons atteignent rarement les étagères des musées ou les bureaux d'étude de la communauté archéologique, sont pourtant des témoignages d'une importance capitale pour l'étude des trafics portuaires. Notons qu'il s'agit cette fois non plus d'indices menant à des *sites ponctuels* (un navire perdu, site isolé formant un tout) mais de sites hétérogènes (cimetières de navires, débris portuaires, etc. ...) dont l'étude, à travers la complexité matérielle de l'objet considéré, privilégie cette fois la *longue durée*. La fouille sous-marine du site du mouillage de l'anse Solidor à Saint-Servan en France par L. Langouët de l'Université de Rennes, a montré les résultats qui peuvent découler d'une telle approche (dans ce cas précis de l'anse Solidor, les vestiges détectés couvraient pratiquement vingt siècles de fréquentation maritime de l'endroit, preuve s'il en fût de la part prise par la longue durée dans ce type d'étude).

Un dernier «document-terrain» doit être mentionné, quoiqu'il appartienne plus, à ce stade des opérations, au futur qu'à l'enquête actuelle. Il s'agit des **micro-toponymes** des régions côtières. On relève par exemple sur les cartes marines du littoral de la région de Cascais des noms de lieux tels que *Nau de Prata* (nef d'argent), séparés des noms voisins de quelques dizaines de mètres seulement, après correction d'échelle. La précision géographique d'un tel réseau de toponymes laisse envisager la puissance de l'outil potentiel d'enquête dans le cadre du programme du M.N.A. Toutefois un problème se pose. Car si certaines cartes, marines, militaires ou autres, donnent la liste de ces «micro-toponymes» sur une fraction du littoral portugais, l'ensemble du littoral lui-même est loin d'être couvert de la même façon. Dès lors la nécessité d'une enquête reprend et quoiqu'il ne soit pas directement révélateur d'un site archéologique, le «micro-toponyme» devient lui aussi, force est de l'admettre, un «document-terrain» dont la collecte passe par le contact avec les communautés du littoral seules détentrices dans bien des cas de ce type de savoir géographique très particulier.

L'examen des sources amène l'enquêteur et l'institution dont il dépend à entrer dans une phase active, à décider de programmes qui découlent des résultats acquis sur la base de l'information recueillie.

La collecte de documents de diverse nature évoqués plus haut et leur réunion sous la forme d'un fichier normalisé (sur la base d'une fiche-type conçue au M.N.A.) dégagent, au sein d'un complexe de connaissances éparses des *interconnexions possibles*, qu'une *gestion organique du fichier* établi permettra de densifier. D'une telle gestion se dégageront par ailleurs des zones d'ombre, des «vides» de connaissance. On verra plus loin par exemple, comment au stade actuel des recherches les événements maritimes touchant à la navigation coloniale et à certaines périodes, le XVIII^e siècle en général, français en particulier, sont mieux cernés par le filtre de la documentation d'ores et déjà réunie au M.N.A., ceci pour des raisons purement conjoncturelles.

L'avenir du fichier conduit dès lors à l'examen de *stratégies* faisant partie intégrante de la *dynamique*² de ce fichier. La reconnaissance au sein de ce der-

² *Dynamique* prise dans un sens très large où le fichier devient la banque de données animant un programme qui le sous-tend et le dépasse. Cette *dynamique* sera définie avec plus de précision un peu plus loin au sein de la notion de «cycle».

Parmi les toponymes reproduits avec le plus grand détail sur cette carte dont la précision dépasse de loin en ce domaine celle des autres documents cartographiques officiels, se trouve précisément un site de naufrage historiquement important remontant à l'époque de la Restauration au Portugal: la perte du *São Nicolau* de l'escadre du general Tristão de Mendonça jeté à la côte de Lourinhã en 1642.

Enfin, l'analyse des données du fichier pourra, en fin de cycle, déboucher sur la phase la plus concrète du programme, celle de l'action sur le terrain, quand, au vu d'informations historiques précises recoupées par des documents de divers ordres, sera prise la décision d'une prospection en milieu subaquatique, à l'aide de moyens géophysiques ou non, en vue de la détection ou de l'examen *de visu* d'un site précis susceptible d'une intervention scientifique. Un exemple où ce type d'action prend un caractère d'urgence évident est le cas de sites portuaires où une campagne de prospection puis de fouille de sauvetage doit être entreprise avant le déclenchement de dragages portuaires inclus dans le planning des autorités administratives du littoral portugais.

L'analyse des données permettra enfin de dégager une cartographie un peu semblable, quoique plus détaillée, à celle publiée par Pierre Chaunu pour la première tranche des navigations coloniales espagnoles (figs. 2 e 3). De cette cartographie, et de l'intégration de données matérielles (direction des vents le long du littoral portugais, dangers traditionnels de la navigation côtière) et historiques (zones de navigation de grande fréquentation, estuaire du Tage par exemple, navigation atlantique triangulaire de la période coloniale ...) se dégageront des zones de plus ou moins forte densité «archéologique» dont l'examen *in situ* pourra faire partie des stratégies adoptées en fin de cycle.

PERTES DE NAVIRES DE 1550 A 1650

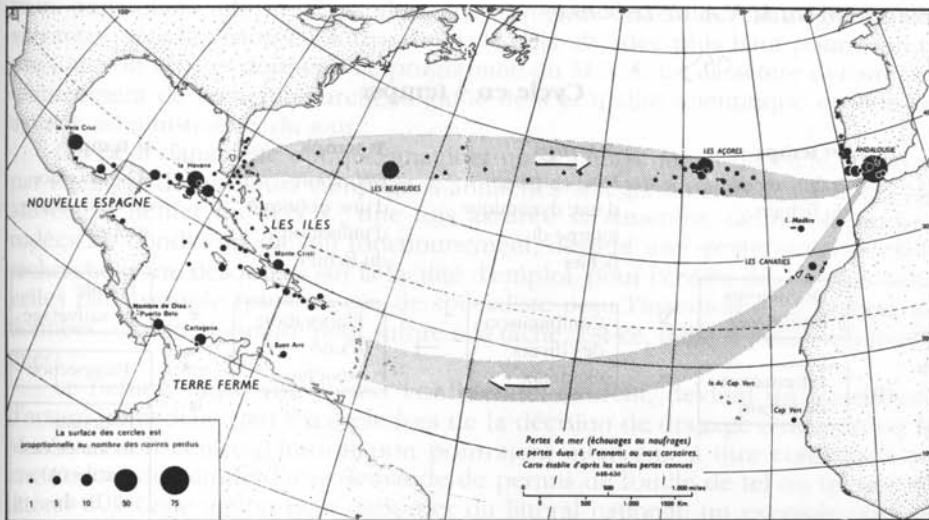


Fig. 2 – Pertes de navires de 1550 a 1650, d'après Chaunu (1957).

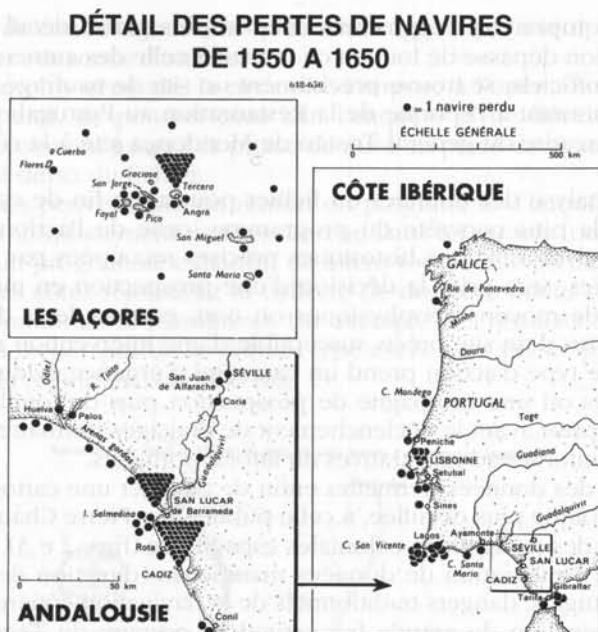
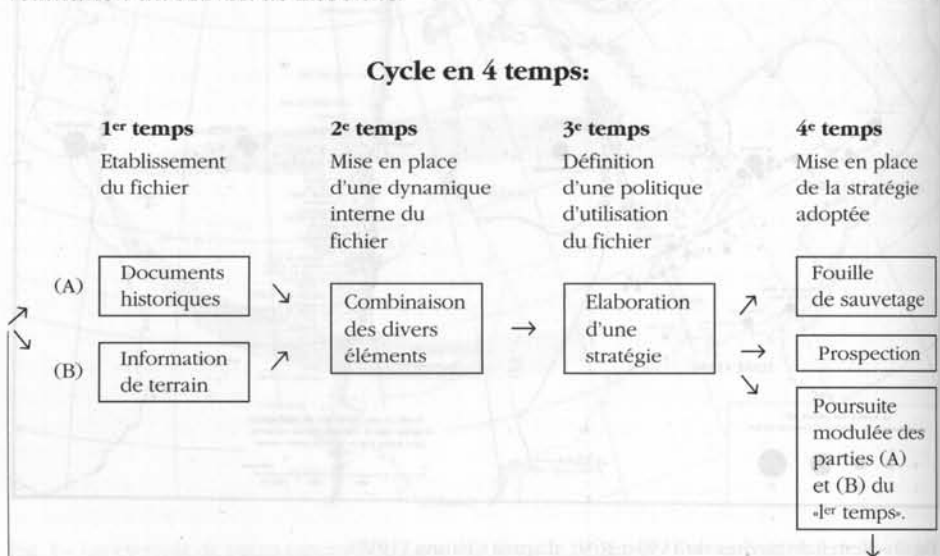


Fig. 3 – Détail de pertes de navires de 1550 a 1650, d'après P. & H. Chaunu. Séville et l'Atlantique, 1957.

De tout ceci découle, au-delà de la notion de fichier celle de cycle. C'est au sein de ce dernier que s'expriment de façon chronologique *les diverses phases du programme de recensement des sites archéologiques subaquatiques en cours de réalisation au M.N.A. de Lisbonne*:



On peut considérer qu'un tel cycle a une durée d'un an, correspondant à une première campagne. A l'issue de celle-ci les résultats acquis influenceront peut-on penser, de façon directe sur les choix adoptés par l'organisme responsable, de telle sorte que cette notion de *cycle* élaborée plus haut doit être vue de façon évolutive. Cette précision apportée, les quatre phases d'une première campagne ou le premier «bouclage» d'un cycle peuvent être définis de la façon suivante:

- 1^{er} temps: Collecte non discriminatoire de données de tous types. Etablissement d'un premier lot de fiches.
- 2^e temps: Etablissement de corrélations entre les informations recueillies (mise en place d'une logique «mécanique» du fichier. Lors de cycles ultérieurs, pondération des informations et mise en place de coefficients en fonction des champs de priorité définis).
- 3^e temps: A partir du fichier établi dès le premier cycle, détermination d'une stratégie définissant les priorités. Le fichier entre dès ce stade dans une phase opérationnelle.
- 4^e temps: Mise en place de(s) la stratégie(s) adoptée(s). Les priorités peuvent être de divers ordres: fouille de sauvetage sur un site menacé (port en cours de dragage), sondage d'un site particulièrement prometteur (navire de l'Antiquité classique sur le littoral atlantique par exemple), ou prospection exhaustive d'une fraction donnée de littoral.

Une fois les priorités établies et lancées les actions concrètes allant en leur sens, peut être complétée la stratégie «en profondeur» qui visera à renforcer l'information du fichier dans les secteurs («zones d'ombre») où celle-ci fait le plus défaut: enquête de micro-toponymie, complément de recherche historique en archives, collecte de la tradition orale maritime d'une région donnée ou de secteurs particuliers, etc. ... C'est alors, au cours de la seconde campagne et des suivantes, que la vision évolutive du cycle déjà abordée plus haut pourra prendre tout son sens et donner à ce programme du M.N.A. un caractère dynamique d'instrument de recherche archéologique lié à la réalité scientifique et, doit-on ajouter, administrative, du jour.

On peut dans cette optique imaginer un 4^e temps «idéal» du cycle, à l'issue par exemple de plusieurs campagnes annuelles: intégré au sein des activités du Musée, le fichier du M.N.A., une fois assurée sa structure, définie sa norme, rodées les conditions de son fonctionnement, devient une «porte ouverte» où la recherche porte désormais sur la facilité d'emploi, pour l'entrée de données nouvelles par exemple (plus besoin de spécialiste pour l'insertion et la gestion de données, un fonctionnaire peut suffire à la tâche. Est-ce, déjà, la phase informatique?).

Le fichier, outre son aspect confidentiel évident, devient un instrument d'action immédiate (par exemple lors de la décision de dragage d'un port où le Musée et son centre d'information pourraient intervenir à titre consultatif ou encore lors de l'étude d'une demande de permis de fouille de tel ou tel site du littoral ...). Cette action peut déborder du littoral national; un exemple concret fut donné lors du lancement des fouilles sous-marines de l'Institute of Nautical Archaeology du Dr. G. Bass sur l'épave du navire de guerre portugais de la fin

du XVII^e siècle, le *Santo António de Tanna* à Mombasa, Kenya. L'I.N.A. adressa à cette occasion aux autorités portugaises une demande d'informations à caractère historique sur ce navire, demande qui ne put être que partiellement satisfaite faute de structures scientifiques et administratives existantes. Si dans le futur une institution comme l'Institut Océanographique de *Dona Paula*, à Goa, Inde, dont le directeur du département archéologique, le Dr. Rao, a manifesté récemment à titre officieux l'intention de lancer un programme d'archéologie sous-marine orienté vers les naufrages portugais de l'époque coloniale sur la côte indienne, formulait une demande du même ordre que celle exprimée par l'I.N.A. à propos du *Santo António de Tanna*, l'existence du fichier et du programme de recensement du patrimoine culturel immergé mis sur pied au M.N.A. permettrait sans nul doute de répondre à cette demande dans le cadre d'une collaboration scientifique internationale et d'échanges culturels pour le moment quasi inexistant et que cinq siècles de présence portugaise en Inde paraissent pourtant devoir légitimer.

Enfin, quand l'aspect confidentiel des données réunies dans le fichier des sites archéologiques subaquatiques peut être dépassé, une publication partielle des données peut venir concrétiser aux yeux de la communauté scientifique et du public l'existence d'un instrument voué par ailleurs à la discrétion. Pour ne prendre que celui-là, citons à cet égard le cas de la publication du Service des Parcs Nationaux nord-américains sur les épaves autour de l'archipel de Dry Tortugas aux Caraïbes (Bears, 1971).

D'ores et déjà, nous nous attachons à la réalisation du «1^{er} temps» inscrit au programme ci-dessus, alimentant le fichier avec des données appartenant aux diverses catégories documentaires recensées.

Toutefois, la partie la plus consistante provient à ce stade de recherches dans divers fonds d'archives, au Portugal tout d'abord, puis en Espagne (Sevilla, Madrid, Simancas), en France (Paris, Marseille où, aux archives de la Chambre de Commerce de cette ville on découvre la dimension mondiale du commerce maritime marseillais et son reflet dans les documents conservés), à Londres encore, La Haye, Venise, Goa enfin. Les fonds européens consultés et exploités pour le fichier furent très souvent des séries diplomatiques dont le caractère sériel semble s'adapter le mieux à l'alimentation du fichier en cours. Notons à ce propos que l'information insérée dans chaque fiche représente d'une fiche à l'autre un «investissement-recherche» très inégal selon que l'information recueillie provient d'une donnée orale, d'une compilation d'une oeuvre publiée ou de la consultation de divers fonds manuscrits épars. Pour la partie déjà existante du fichier, la consultation des séries diplomatiques citées plus haut fut parfois exhaustive. Tel fut le cas pour la correspondance consulaire des agents français à Lisbonne aux XVII^e et XVIII^e siècles. Le plus souvent cependant, il s'agit de sondages orientés (ainsi à Londres, La Haye, Venise). Un des objectifs internes visés au terme de cette première phase du fichier du M.N.A. sera, quels que soient les opérateurs futurs du dit fichier, de définir pour l'usage de ces derniers les «zones d'ombre» déjà plusieurs fois évoquées, là où la recherche reste à mener en terrain vierge. On peut citer dans cette perspective la consultation future des séries consulaires britanniques au Portugal pour les XVI^e au XIX^e siècles, les séries du même type à La Haye pour les consuls hollandais en place à Lisbonne, etc. ... Mais là encore, comme cela a déjà été dit plus haut, tout sera affaire de priorités et la définition de ces dernières pourra, plutôt que d'exiger

un surcroît de documentation historique, centrer les recherches sur une large enquête de micro-toponymie maritime ou encore sur la prospection géophysique d'une aire donnée. Seules les autorités responsables pourront en ce domaine décider de l'orientation future à donner à un programme né cette année (1984) et qui, nous l'espérons, jettera les bases d'un instrument de recherche durable et efficace au sein de la politique de défense et de protection du patrimoine culturel portugais.

Bibliografia

- CHAUNU, P. [et al.] (1957) - *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*. Paris: S.E.V.P.E.N. v. 7.
- AURET, Chris; MAGGS, Tim (1982) - *The Great Ship Sao Bento: remains from a mid-sixteenth century Portuguese wreck on the Pondoland coast*. In «Annals of the Natal Museum». Pietermaritburg. 25:1, p. 1-39.
- BEARS, Edwin C. (1971) - *Fort Jefferson National Monument. Florida Shipwreck Study. The Dry Tortugas*. Washington D. C. editor.
- BLOT, J. Y. (1979) - *Saint-Géran, 1744, Mauritius Island. Potential of a plundered site*. In «In the Realms of Gold: The Proceedings of the tenth Conference on underwater archaeology, Mashville, 1979». Edited by Wilburn A. Cockrell, s. d., p. 24-32. Publié sous le même titre par le Museu do Mar, Cascais, 1979.
- BLOT, M. L. P. (1983) - *Clement's Papers*. Greenwich Maritime Museum. In BLOT, J. Y. - «Rapport de la mission de prospection géophysique sur le site de la bataille des Cardinaux, 1982». Rapport à la Direction des Recherches Archéologiques Sous-Marines, D.R.A.S.M., Marseille, Janvier 1983.
- CLEUZIOU, S. [et al.] (1978) - *Sous le regard de l'archéologue. Renouveau des méthodes et théorie de l'archéologie*. In «Archéologie et Calcul». Paris.
- BLOT, J. Y. (1983) *L'ÉPAVE de la Méduse*. «La Recherche» 141, Fév.
- RAU, V. (1962) - *Sources pour l'étude de l'économie maritime portugaise*. In «Les Sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen-Age au XVIII^e siècle». Paris Sevpem. Actes du 4^e Colloque International d'Histoire Maritime, Paris, 1959. Partie II: «les Pays de l'Atlantique».
- Apud STUCKENBERG, Brian R. - *The story of the wreck of the Santiago: brochure accompanying the exhibition in the Natal Museum*. (Indication des profs. Mauny et Th. Monod).

