

LE MARÍA DEL CARMEN



Un bateau de xàvega centenaire

Section: [Dossier](#)

Numéro de magazine: [#17](#)

ÉTÉ 2026

TEXT: Pablo Portillo Stempel. Avocat et chercheur local. Collaborateur de magazines et de portails numériques, il a à son actif plusieurs publications sur l'histoire et la culture maritimes locales.

FOTO: Fonds MMB

Transformé en capsule temporelle, le *María del Carmen* est une pièce exceptionnelle du Museu Marítim de Barcelona. Grâce à ses caractéristiques morphologiques uniques, il est considéré comme un témoignage vivant de l'héritage phénicien en Méditerranée.



Le bateau de xàvega *María del Carmen*, symbole de toute une culture maritime, est exposé au Museu Marítim de Barcelona. Photo : Collection MMB.

Contexte historique et origine

Inscrite le 25 février 1926 au folio 1869 de la 3e liste de la Capitainerie maritime de Malaga, cette embarcation est un modèle de référence de la barque classique du premier tiers du XXe siècle. Ses lignes aériennes et élégantes, combinées à une morphologie de formes courbes, répondent fidèlement au canon esthétique de l'époque ; une silhouette qui respecte rigoureusement toutes les exigences traditionnelles de la xàvega à l'ancienne.

Avec le déclin de la pêche artisanale, des bateaux comme le *María del Carmen* durent se battre pour leur espace maritime, nettement désavantagés par le chalutage industriel naissant. Outre la lutte avec les derniers bœufs, ils virent apparaître les grands navires à vapeur, membres des puissantes sociétés de pêche de l'époque. La saturation du marché, due à la surproduction, ne laissa aucune marge de manœuvre aux bateaux de xàvega, soumis à une loi de l'offre et de la demande à laquelle ces embarcations, limitées à l'effort de la rame, ne purent jamais faire face à armes égales.

Nous ignorons qui a construit ce bateau centenaire, mais la tradition orale suggère que sa plage de

lancement initiale était El Palo, un quartier situé à environ 5 kilomètres à l'est de Malaga capitale, où il est resté jusqu'au milieu des années soixante-dix.

Le *María del Carmen* compte 25 couples, un de moins que la normale, ce qui rompt la règle non écrite des 26 couples pour les bateaux à sept rames. Cette différence structurelle suggère qu'à un moment de sa vie, il a été allongé. Cette modification ne figure pas à la Capitainerie, ce qui peut être attribué à la fréquente corruption administrative de l'époque ou à une rénovation postérieure qui n'a pas été inscrite, laissant une différence permanente entre la réalité et le registre.

L'épontille de 85 centimètres à la largeur maximale le convertit en un bateau de pêche qui, avec sa longueur de 8,67 mètres entre perpendiculaires et 85 centimètres d'épontille limite, peut être catalogué comme de sept rames, à une époque où il était déjà évident que la concurrence des techniques de pêche intensive n'augurait rien de bon pour la survie de la xàvega.

Cette pièce de collection est contemporaine de l'*Isabel*, autre xàvega malaguène emblématique construite en 1925. Tandis que le *María del Carmen* arriva à Barcelone dans le dernier tiers du XXe siècle, l'*Isabel* traversa l'Atlantique pour rejoindre la collection du Mariner's Museum de Newport News (Norfolk, Virginie) en 1934. Ce lien entre les pièces de Barcelone et de Virginie atteste la reconnaissance mondiale de la xàvega comme un exemple unique du patrimoine maritime, un joyau de l'architecture navale méditerranéenne.

Pour les passionnés de cette tradition, ces deux bateaux transcendent leur valeur muséale pour demeurer le phare et le guide du *rebalaje*. Ils sont, en quelque sorte, le miroir où se reflète le présent des bateaux de xàvega afin de ne pas oublier leurs racines les plus profondes.

Les bateaux de xàvega, prototypes d'un mode de vie en Méditerranée méridionale, ne naviguaient pas seuls : ils coexistaient avec d'autres embarcations comme les sardinières et les bucetas. Malheureusement, ces dernières ont disparu de nos plages, une perte irréparable pour le patrimoine halieutique ; ainsi, les bateaux de xàvega demeurent le dernier témoin de cet écosystème maritime aujourd'hui disparu.

Caractéristiques techniques

La proue en forme de violon unique, coiffée d'un capian et traversée par un éperon, arbore à son extrémité un sphinx provocateur – une tête de serpent – qui fait office de totem protecteur contre les dangers mythologiques de la mer. Le boute-dehors repose sur le taille-mer, accouplé à l'étrave ; cet espace a historiquement servi de support à la représentation d'iconographie religieuse ou de scènes traditionnelles, bien qu'il accueille aujourd'hui généralement l'emblème des clubs de régates.

Ce sont surtout les yeux situés sur les amures, sous l'éperon de proue, qui attirent l'attention. Considérés comme un symbole sacré de la vie, les recherches les plus récentes suggèrent une origine mésopotamienne pour cet ornement. Au fil des échanges entre civilisations, cet élément aurait évolué pour s'intégrer aux navires marchands et de colonisation primitifs qui ont diffusé leur culture millénaire en Méditerranée, jusqu'à devenir emblématique de nos navires.

Cette disposition singulière des yeux, source d'inspiration iconographique et sujet de prédilection des photographes, constitue l'un des traits distinctifs majeurs des bateaux de xàvega. À leur côtés, l'espadella, ou rame-gouvernail, située *a banda de proba* (tribord selon Xavier Pastor Quijada), ainsi qu'une polychromie remarquable, demeurent des éléments essentiels qui préservent l'essence même de ce navire.

Conçue pour la pêche artisanale, la xàvega est une barque de plage autopropulsée à traction manuelle qui

utilise toujours un nombre impair de rames : sept, neuf, onze ou treize. Historiquement, elle est dépourvue de mât et de voile. Une particularité des rames donne leurs noms à ses bords : la *corulla* (bâbord, d'après X. Pastor), également appelée *banda de cuatro*, et le tribord appelé *banda de tres*. À l'arrière, le *mandaor* dirige debout en manœuvrant l'espada et, à la manière vénitienne, tient le cap. Un huitième membre d'équipage se trouve à bord.

Avec le temps, la raréfaction des prises et la difficulté croissante à recruter des *jabegotes* (pêcheurs) ont entraîné une modification de la construction. Les charpentiers et les calfats ont commencé à raccourcir les embarcations ; ainsi est née l'évolution des grands bateaux à treize rames vers les bateaux actuels à sept rames, plus maniables et mieux adaptés à la nouvelle réalité.

Cette configuration a varié lors du passage de la pêche à la compétition. En régate, il y a un participant supplémentaire : le neuvième, affectueusement surnommé *metebríos*. Stratégiquement placé entre le *mandaor* et les rameurs, il fait office de commandant sportif, encourageant et rythmant les coups de rame par ses cris.

Les quilles longitudinales, ou doubles quilles latérales, sont les parties les plus sollicitées par l'usure quotidienne. Supportant tout le poids du bateau, elles nécessitent un entretien rigoureux de la part des charpentiers. Le contact entre les quilles et les madriers, d'épaisses poutres carrées en bois, autrefois suiffées et désormais graissées pour faciliter leur glissement, est un point crucial lors des manœuvres. Ce système permet de mettre le bateau à l'eau par simple poussée manuelle, évitant ainsi qu'il ne s'enlise dans le sable. Méthode ancestrale, elle est restée inchangée après des siècles d'utilisation et n'a été remplacée par aucune autre technologie.

Le gaillard d'avant est muni de deux poignées de chaque côté, qui font office de taquets. Leur fonction principale est de maintenir le bout du grappin stable lorsque le navire reçoit l'ordre de mouiller.



Composition d'yeux de bateaux de xàvega. 2017. Auteur : Pablo Portillo Sempel.

Navigation et manœuvres

La raison d'être du bateau de xàvega était la pêche et, chaque jour, après le tirage au sort des tours, il allait à sa station de pêche pour lancer ses filets de jour ou de nuit, sauf en cas de mauvais temps, de périodes d'interdiction ou pour d'autres raisons.

Les stations de pêche se situaient près de la zone de lancement et, sans être considérés comme pêche gardée, lorsque des bateaux de xàvega étrangers, venus de plages plus éloignées et attirés par l'abondance des prises, s'y rendaient pour tenter leur chance dans des eaux lointaines, cela engendrait des frictions, des tensions et des problèmes avec les bateaux locaux. Le règlement de pêche auquel devaient se soumettre les capitaines des bateaux de xàvega de la province de Málaga, récupéré par Benigno Rodríguez Santamaría dans son *Diccionario de artes de pesca* (1923), illustre les sérieuses controverses et disputes qui existaient quant aux manœuvres et à la navigation de ces embarcations.

Les dimensions des mailles et, surtout, du capian, parfois très sélectives, étaient un autre des conflits courants du secteur, notamment pendant les périodes d'interdiction, en plus de la coexistence avec

d'autres modalités de proximité peu surveillées mais interdites à certains moments, telles que la pêche à l'épervier et la *birorta*.

Le *mandaor*, en plus de ses fonctions inhérentes telles que la mise en ordre et la surveillance du bateau, sa mise à l'eau, la lutte contre les lames par gros temps, le lancer de filets et, enfin, le pilotage du bateau, guidé par l'alignement des marques à terre pour éviter les *agarreros* ou rochers sous-marins, dirigeait le bateau dans tous ses aspects. Le bateau de *xàvega* opérait en eaux moyennes, à environ 40 mètres de profondeur et à moins d'un demi-mille de la côte, dans ce qu'on appelait la zone de bas-fonds.

Récupérer la senne en dirigeant la manœuvre, en évitant la casse et d'autres avaries ainsi que, dans la mesure du possible, le recours au *sotorráez* (ramendeur), était une autre des préoccupations habituelles en cas d'incidents.

Proches, *porrinos de tierra* (apprentis) et toutes sortes de curieux participaient à la manœuvre en quête d'une récompense, dans le but de profiter du menu fretin.

Enfin, la vente aux enchères, le contrôle des fraudeurs et l'ajustement des comptes constituaient une gestion administrative supplémentaire que le patron devait superviser personnellement avant d'effectuer la distribution.

Art de pêche

Le professeur et philologue Ramón Crespo Ruano soutient que, pour certains étymologistes, comme le Barcelonais Joan Coromines, le terme *jábega* désignant un filet provient de l'arabe *šábaka*, issu de la racine *šábak* (enchevêtrer, entrelacer). Cependant, Manuel Alvar affirme que ce même mot, *jábega/šábaka*, a acquis au fil du temps deux significations : d'abord « filet », puis « navire ».

Sáñez Reguart, également originaire de Barcelone, dès la fin du XVIII^e siècle, a noté que la *xábega*, en tant que technique de pêche, était « la plus courante et la plus profitable pour ceux de nos côtes de l'océan et de la Méditerranée, du golfe de Roses à l'embouchure du fleuve Guadiana ».

La *xàvega* a toujours été considérée comme un art pauvre, qui fonctionnait selon un système de partage, où le grand nombre de haleurs avec leur tralla contrastait avec les maigres rendements et les rares profits à partager.

La pêche à la senne, ou au long filet, se pratiquait selon une technique ancestrale, directement depuis le rivage, en eaux peu profondes, sur des fonds plats et sans roches. La technique impliquait deux ralingues latérales se terminant par un sac tronconique où se logeaient les prises, notamment des sardines et des anchois. Une fois le filet et les équipements installés à bord, on vérifiait la marée pour déterminer le courant. Dès que l'extrémité du filet touchait le fond, on ramait perpendiculairement à la ligne de côte, s'éloignant du *rebalaje* (zone de déferlement) et le filet était tendu. Après avoir formé un demi-cercle, le bateau revenait à leur point de départ, laissant le *cabo arribaero* toucher terre de l'autre côté. Les *jabegotes*, ainsi que ceux restés à terre, utilisaient une tralla (corde portée en bandoulière) attachée au cordage de la senne pour *haler* cette dernière, ce qui a laissé dans l'inconscient collectif les traces incomparables de ces hommes courbés en avant sous l'effort et toujours dos à la mer, jusqu'à ce que le capian ou le fond de la poche touche terre, marquant le coup d'envoi des enchères des acheteurs.

Plus tard, la figure emblématique du *cenachero* fit son apparition. Ce terme espagnol, employé de manière informelle, désigne le vendeur ambulant de poisson, vantant la fraîcheur de sa marchandise et portant des paniers (*cenachos* en espagnol) suspendus à ses bras placés en anses. Ce caractère typique a inspiré

peintres, sculpteurs et poètes.

L'abondance des prises d'anchois et de sardines a forgé l'identité culinaire du *rebalaje*. Aujourd'hui, cette tradition perdure dans les *espetos* et les *moragas* qui caractérisent le paysage de nos bars de plage.



Le Ntra. Sra. Virgen del Carmen sur la plage de Palo. Photo : Pablo Portillo.

Arrêté du 11 avril 1872 attribuant le tirage au sort de stations de pêche à Malaga

Recueil législatif de la Marine, volume 7, publié en 1915

Depuis des temps immémoriaux, les bateaux de xàvega ont pour coutume de tirer au sort les tours de pêche dans les postes existants dans cette province.

Art. 1. Au coucher du soleil, les bateaux ayant pêché dans une même station durant la journée sont mis à l'eau. Le capitaine qui a mis le bateau à l'eau et retiré le filet en dernier place, sur le côté de son embarcation, un morrón, bande de tissu ou veste attachée à l'extrémité d'une rame, puis redresse celle-ci. À la vue de ce morrón, les autres capitaines sont tenus de se rendre auprès du bateau ainsi marqué. Son capitaine se munit d'un jeu de cartes bien mélangé, et chacun des autres patrons tire une carte, tout comme celui qui tient le jeu. À mesure du tirage, le capitaine qui a tiré reçoit un numéro correspondant à la carte, et c'est son tour de pêche du lendemain.

Art. 2. Le capitaine qui n'arrive pas au tirage au sort au moment prévu est le dernier.



Le bateau Traya prêt à travailler. Photo : Pablo Portillo.

Évolution et valeur patrimoniale

Avec l'interdiction de la pêche de xàvega pour laquelle ce bateau fut conçu à la fin du XXe siècle et comme vitrine d'un passé maritime, il s'est transformé vers le monde des régates estivales. Organisées par les clubs de la baie sous forme de championnat avec points par catégorie et s'appuyant sur une discipline populaire, elles ont rencontré un vif succès dans les différentes communes riveraines.

Il a fallu plusieurs décennies pour unifier les critères de pesage et de dimensions afin que les bateaux de

nouvelle génération puissent concourir sur un pied d'égalité.

L'une des avancées les plus significatives a été l'arrivée des femmes dans ce sport. Ce qui avait commencé comme une exclusion historique a cédé la place à une intégration progressive – d'abord par le biais de l'aviron social –, qui a finalement abouti à leur reconnaissance en compétition. Ainsi, un tournant s'opère dans le monde du *rebalaje* grâce à la levée des obstacles et des stéréotypes sociaux et culturels.

Étonnamment, ce grand navire, que l'on souhaite voir perdurer dans l'imaginaire collectif local comme une nouvelle icône maritime, ne bénéficie actuellement d'aucune protection juridique, culturelle ou institutionnelle, hormis l'attrait touristique lié au soleil et à la plage que l'on souhaite lui attribuer, au mépris de son riche patrimoine maritime. Une éventuelle reconnaissance en tant que bien d'intérêt culturel (BIC) et, à terme, une meilleure prise de conscience collective seraient souhaitables.

La protection officielle de ce patrimoine unique est indispensable pour garantir sa connaissance et sa mise en valeur, dont la diffusion est essentielle à l'enrichissement du patrimoine culturel méditerranéen. Cette historiographie maritime, intimement liée à une partie de la mer d'Alboran, constitue un témoignage historique jalousement préservé depuis des décennies dans les Drassanes Reials de Barcelone.