

PATRIMOINE MARITIME ET TOURISME: LES POTENTIALITÉS DU LITTORAL ATLANTIQUE DE L'ANDALOUSIE

Loïc MENANTEAU

*Centre National de la Recherche
Scientifique - Casa de Velázquez*

Le littoral atlantique de l'Andalousie, de l'Algarve portugais au Détroit de Gibraltar, possède un patrimoine maritime remarquable, mais très peu mis en valeur d'un point de vue culturel et touristique. L'objet de cette communication est de démontrer que ce patrimoine est un atout important pour le développement touristique d'un littoral dont l'histoire maritime a été exceptionnelle. La Célébration du V^e Centenaire de la Découverte de l'Amérique par Christophe Colomb lequel, pour son premier voyage, est parti précisément de ces rivages marins, devrait être l'occasion de mieux prendre conscience de cet atout pour l'avenir touristique de cette région.

Comme notre travail est présenté dans le cadre d'un séminaire franco-espagnol, nous établirons, de manière préférentielle, certaines comparaisons avec les expériences françaises récentes en la matière sur la côte Manche-Atlantique. En effet, depuis une quinzaine d'années et avec beaucoup de retard sur les pays nordiques et anglo-saxons, un puissant et profond mouvement s'est manifesté en France, notamment en Bretagne, en faveur du patrimoine maritime. Cette comparaison peut s'avérer utile pour mieux comprendre les potentialités de l'Andalousie atlantique.

En Andalousie, le problème des relations entre le littoral et son arrière-pays est devenu un thème primordial pour l'aménagement du territoire. Dans cette perspective, des initiatives ont été prises pour le tourisme rural et de nature (Parcs Naturels de moyenne montagne, etc.). Cependant, il convient de ne pas oublier que sur la frange littorale, soumise aux fortes pressions de l'urbanisation balnéaire, une politique culturelle et de loisirs résultant de la mise en valeur et de l'animation pour le public du patrimoine maritime est susceptible de rendre

plus attractifs les séjours touristiques estivaux et de permettre également une meilleure fréquentation hors-saison d'une côte souvent alors désertée.

Nous examinerons à la suite, et de manière succincte, quelques grandes catégories de ce patrimoine maritime qui, à notre avis, sont susceptibles d'être des facteurs de valorisation touristique. Loin d'être exhaustive, cette brève présentation a surtout pour objectif de poser le problème de fond de la prise en compte de toutes les ressources touristiques, dont le patrimoine maritime fait partie intégrante, dans les politiques d'aménagement du littoral.

1. LES ESPACES NATURELS CÔTIERS ET LES PAYSAGES AMENAGÉS PAR L'HOMME

Il est significatif que le Parc National de Doñana (50.720 ha), connu de tous les Espagnols, ait été longtemps presque uniquement associé à sa richesse en faune, celle du Coto de Doñana, et très peu à sa condition d'espace littoral. Ce parc où s'exerce un tourisme de nature qui, comme pour la Camargue française peut se considérer de masse, est le seul qui soit signalé par des panneaux dès la ville de Séville. La création (en 1981-82) de centres périphériques comme ceux de l'Acebuche avec sa lagune artificielle et de l'Acebrón a eu pour effet de limiter les visites à l'intérieur du parc national, uniquement accessible avec les véhicules tout terrain de la Cooperativa Virgen del Rocío.

La politique de protection de l'environnement menée par la Junta de Andalucía a conduit à la protection d'un certain nombre d'espaces côtiers d'un grand intérêt écologique (marais, lagunes, dunes, hautes falaises): Parques Naturales del Entorno de Doñana (54.250 ha), de la Bahía de Cádiz (10.000 ha), Parajes Naturales de la Marisma de Isla Cristina (2.150 ha), de las Marismas del río Piedras y Flecha del Rompido (2.540 ha), des Enebrales de Punta Umbría (85 ha), de las Marismas del Odiel (7.185 ha), de l'Estero de Domingo Rubio (480 ha), des Lagunas de Palos y de las Madres (693 ha). À cette liste s'ajoute une série de Reservas Naturales dont certaines font partie des Parques et Parajes Naturales déjà cités. Peu de centres d'information et d'interprétation, hormis ceux existant pour Doñana, sont, pour l'instant, ouverts au public, mais plusieurs sont en préparation dans les Marismas de l'Odiel et la Baie de Cadix. Les principaux critères qui ont prévalu pour leur protection légale ont été faunistiques et écologiques. Le poids du patrimoine architectural, ethnographique, paysager et maritime a joué un rôle mineur dans les décisions qui ont été prises à ce sujet, ce qui pour des zones comme la Baie de Cadix n'est pas sans poser problème.

Nous ne nous attarderons pas davantage sur ce tourisme de nature “classique” pour aborder des aspects plus directement en rapport avec la notion de patrimoine maritime, étant donné que de nombreux éléments de celui-ci se retrouvent inclus dans le périmètre des espaces “naturels” qui ont été “déclarés”.

Les marais salants constituent parmi les paysages les plus typiques de la partie occidentale de la côte de Huelva, de l'embouchure du Guadalquivir et de la Baie de Cadix. Dans cette baie, il existait en 1980 143 salines couvrant une superficie totale de 5.647 ha dont seulement 46 (2.204 ha) étaient encore exploitées (Equipe pluridisciplinaire, 1987). Depuis, ce chiffre a considérablement diminué puisqu'aujourd'hui le chiffre des salines non abandonnées est inférieur à 7, et comprend celle semi-industrielle de La Tapa (Puerto de Santa María) qui à elle seule assure une grande part de la production de sel marin. Plusieurs causes sont à l'origine de leur disparition progressive: leur division (“*roturación*”) par les infrastructures et les partages fonciers, leur manque de rentabilité, la concurrence du sel méditerranéen, leur remblaiement pour le développement urbain et industriel, l'expansion de l'aquaculture semi-intensive qui souvent modifie leurs structures parfois séculaires de manière irréversible. Autre problème: sur l'ensemble du littoral, très peu de salines sont exploitées de manière



1. Portail d'entrée de la saline Dolores à Cadix (L. Ménanteau, 1991).

traditionnelle. C'est ainsi tout un pan de la culture technique et de la mémoire de la région qui risque de disparaître à jamais. Ces salines, mentionnées dès le Moyen-Âge, produisaient surtout du sel pour la salaison du poisson et la conservation des aliments alors transportés sur les nombreux navires fréquentant les ports andalous. À l'origine, elles étaient associées aux madragues (ex. Ayamonte, Cadix, Conil de la Frontera, Barbate). L'une de leurs valeurs essentielles réside dans leur complexe système hydraulique (Herrero Lorenzo, 1980). Ce dernier est formé d'un circuit d'évaporation (du chenal de marée vers l'intérieur: *Estero, Lucio de afuera, Lucio de adentro, Vuelta de Periquillos, Corredores, Cabeceras*) et de cristallisoirs (*Naves* formés par les *Tajos*). Des *Compuertas, Largaderos* et des *Trabaderos* permettaient de faire circuler l'eau entre les différentes parties de la saline. Le vocabulaire employé varie selon l'époque et l'endroit. Après avoir été récolté, le sel était accumulé en tas de forme pyramidale (*Montones de sal* ou *Varachas*) sur des aires appelées *Sale-ros* où des bateaux ("*falucho*") venaient le charger. Les sentiers, les embarcadères, les maisons des saliniers (Suárez Japón, 1988) sont des éléments complémentaires et indissociables des salines proprement dites (Ph. 1). Pourtant, un constat en 1991: même dans le Parc National de Doñana, aucun aménagement des salines historiques bordant la rive droite de l'embouchure du Guadalquivir n'a encore été effectué. Dans un espace naturel si célèbre, il conviendrait d'en remettre une en activité avec utilisation des instruments traditionnels (ex. *Varas*) et des anciennes méthodes de gestion. Devant la longue indifférence des responsables de la région, nous avons réalisé avec l'aide technique du Musée des Marais Salants de Batz-sur-Mer (Loire-Atlantique) une exposition bilingue sur les salines d'Andalousie. Cette exposition, montée dans ce musée, a reçu de juillet 1988 à octobre 1990 environ 80.000 visiteurs, parmi lesquels un certain nombre... d'andalous. En effet, les marais salants de Guérande, situés à quelques kilomètres de la grande station balnéaire de La Baule, sont devenus un produit touristique alors même qu'ils étaient menacés de disparaître en grande partie dans les années 1970. En plus du musée cité, dépendant du Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM) de la région bauloise, deux autres petits musées, localisés à moins de 10 km du premier, présentent aussi l'histoire des techniques d'extraction du sel marin ainsi que les costumes et le mobilier des saliniers appelés ici "paludiers". La Maison des Paludiers propose une visite détaillée de saline aux touristes de juin à septembre. De multiples cartes postales et publications, pédagogiques ou scientifiques (Collectif, 1980); Lemonnier, 1980, 1984) sont disponibles dans les librairies ou maisons de la presse des communes de la région. Par ailleurs, de nombreux estivants achètent des sacs de sel de Guérande comme souvenir de leurs vacances. Ce sel, produit en petite quantité

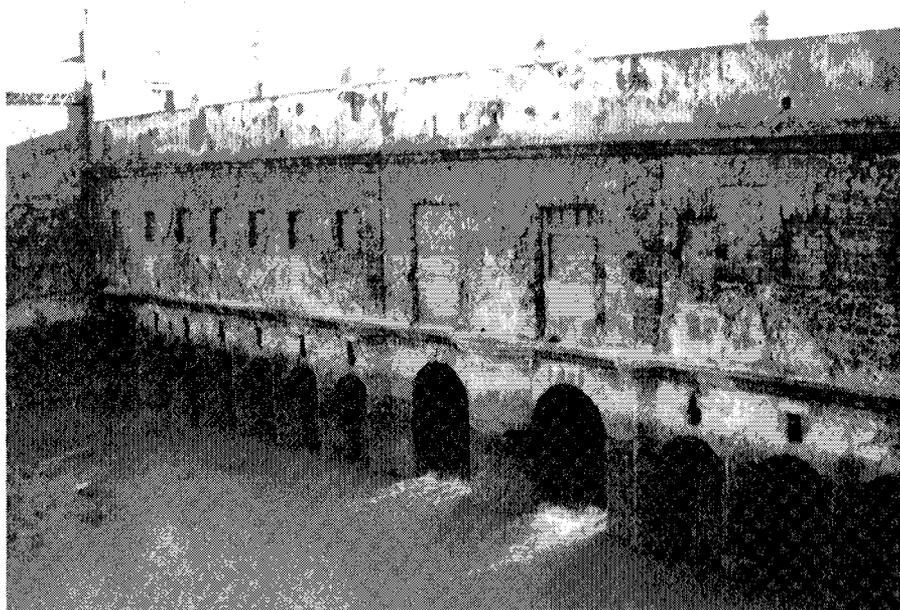
selon des méthodes traditionnelles, vient d'obtenir le "label rouge" comme produit commercial. Il est distribué par le Groupement des Producteurs de Sel de la Presqu'île Guérandaise qui vante ses qualités chimiques (ex. richesse en magnésium et en potassium, oligo-éléments). Des salicornes, plantes communes aux marais salés, sont aussi vendues nature ou en bocaux comme condiments. L'image des marais salants est devenue telle qu'elle a été reproduite à maintes reprises dans des documents touristiques régionaux ou d'institutions nationales (S.N.C.F., La Poste). Plus au Sud, sur la côte atlantique (Tardy, 1987), d'autres structures sont nées comme la Maison du Marais Salant à Loix-en-Ré (Île de Ré). Nous espérons qu'il en sera de même dans un proche avenir sur la côte andalouse, en particulier dans le cadre du Parque Natural de la Bahía de Cádiz. Rappelons qu'en 1989, la municipalité de Cadix avait organisé un concours d'idées pour le Parque de las Salinas, mais ce concours ne s'est traduit pour le moment par aucune action concrète sur le terrain. Enfin, il serait souhaitable que les salines d'Andalousie soient figurées par plusieurs symboles sur la carte européenne des chemins du sel, toujours désespérément vide pour le Sud de l'Espagne (Association. *Les Chemins du Sel*, 1991).

Les moulins de marée ou moulins à mer constituent une autre forme originale d'utilisation des eaux marines par l'homme. Comme sur la côte cantabrique (Azurmendi, 1985; Azurmendi *et al.*, 1988) et galicienne, ces moulins ont été construits dans les Marismas de l'Andalousie atlantique. De l'embouchure du Guadiana aux Marismas de Barbate, nous en avons dénombré une quarantaine dont 11 dans les Marismas des Ríos Odiel et Tinto (Vanney & Ménanteau, 1985) et 23 dans la Baie de Cadix (Ménanteau *et al.*, 1989). Ces moulins, de différents types, servaient à moudre les grains en employant l'énergie marémotrice qui entraînait des roues à aubes actionnant des meules. Différents plans, dont le plus ancien connu est d'un moulin à mer du XVI^e siècle à Puerto Real, donnent une idée assez précise sur le fonctionnement de ces meuneries.

Beaucoup de moulins ont disparu ou ne subsistent qu'à l'état de ruines; d'autres sont encore presque intacts et facilement restaurables comme ceux de San Antonio à Ayamonte ou de l'Arillo en bordure de la double voie San Fernando-Cadix (Ph. 2), mais aucun n'a été aménagé pour la visite. Une remarque fondamentale: ces moulins sont seulement une partie d'un système hydraulique formé par des digues de retenue et un étang qui se remplissait lors de la marée montante et se vidait à marée descendante, faisant alors fonctionner le moulin (très rarement, les roues étaient à double effet). Il convient donc de considérer et de protéger l'ensemble du système et non pas uniquement l'édifice du moulin. Parfois, l'ancien étang est remblayé ou modifié par d'autres activités économiques.

Parfois, un aménagement bien conçu aboutit à une réutilisation de l'étang à d'autres fins (aquaculture).

En France, la situation n'était guère plus brillante jusqu'à ces dernières années. La Bretagne, qui concentre 100 des 140 moulins à mer répertoriés sur le littoral du pays, a vu l'architecture primitive d'une grande partie de ses moulins dénaturée par une transformation en résidences particulières ou en restaurants et crêperies. La publication d'articles (Guillet, 1982; Boithias, 1988) et de livres (Boithias & La Vernhe, 1989) d'une certaine diffusion a attiré le public et les responsables administratifs sur l'extrême valeur de ces moulins. Quelques-uns d'entre eux ont été aménagés pour les visiteurs. M. et Mme Le Page ont acheté le moulin de Traou-Meur en Pleudaniel sur le Trieux (Côte d'Armor) et, conduit



2. Moulin à mer de l'Arillo à Cadix (L. Ménanteau, 1991).

depuis 1979 une restauration remarquable qui concerne à la fois le site, le bâtiment et le mécanisme afin de rendre le tout visitable. Le moulin du Grand Traouiéros a, quant à lui, été acquis par les deux communes de Trégastel et Perros Guirec (Côte d'Armor) pour en faire un Musée du Moulin à Marée. Un projet similaire existe pour le moulin du Pont à La Roche Derrien (Finistère) où est prévu un écomusée sur le teillage du lin. Le musée de la Cohue à Vannes

présente une maquette d'un moulin à mer et un vidéo sur ceux du Golfe du Morbihan. Au Portugal, plusieurs moulins ont été également remis en état (Montalverne, 1991), principalement dans le cadre d'une politique de protection d'espaces naturels, comme pour ceux de la Reserva Natural do Tejo ou du Parque Natural da Ria Formosa (Ménanteau, 1991).

2. LES GRANDS SITES DE L'HISTOIRE MARITIME

Le rôle éminent joué par la côte atlantique de l'Andalousie dans l'histoire maritime mondiale lui vaut de posséder des sites d'un grand attrait pour le tourisme culturel.

Parmi les grands sites susceptibles d'être aménagés dans une telle optique, il convient de citer tout d'abord les sites liés à la découverte de l'Amérique, à la colonisation et au commerce avec ce continent.

De récents travaux ont permis de localiser l'ancien port de Palos de la Frontera où le 3 août 1492 (calendrier grégorien), Christophe Colomb et les équipages de la nef Santa María et des caravelles La Niña et La Pinta se sont embarqués pour découvrir le Nouveau Monde. Or, à quelques mois de 1992, aucun aménagement de ce site exceptionnel, dans la mesure où l'événement qui s'y est déroulé est à l'origine des grandes célébrations prévues en Espagne en 1992 (ex. Expo 92 à Séville) n'avait encore été effectué. Cependant, en juin 1990, l'ancienne municipalité de Palos avait présenté un projet de récupération du port historique de Palos et du nouveau parc de la Fontanilla (nom de la fameuse fontaine aujourd'hui restaurée où selon la tradition on fit provision d'eau avant le départ). Les avenues, les ronds-points, les "*paseos marítimos*", les constructions, les ponts et les autres aménagements prévus pour ce projet conduisaient à rendre extrêmement artificiel un tel site. La création d'un plan d'eau pour reconstituer l'ancien port médiéval était, à notre avis, seulement symbolique, car son contour n'avait rien à voir avec la configuration originelle. Ne conviendrait-il pas mieux, au lieu de transformer ce site de manière radicale, de le restaurer à moindres frais afin d'en garder davantage son authenticité? L'évacuation des décombres qui recouvrent une partie de la zone alluviale, la mise en place d'un cheminement piétonnier avec une interprétation à l'air libre serait sans doute plus appropriée dans le cadre d'un tourisme culturel visant une clientèle internationale.

Autre exemple, l'embouchure du Guadalquivir. La ville de Sanlúcar de Barrameda au riche patrimoine historique a été témoin d'événements de premier

ordre: le retour du 3^e voyage de Christophe Colomb en 1498 et, surtout, le départ (le 10 septembre 1519) et l'arrivée (le 20 septembre 1522) du premier tour du monde à la voile, initié par Magellan et achevé par Juan Sebastián El Cano sur le navire *La Victoria*. En outre, le rôle d'avant-port de Séville tenu par Sanlúcar, au temps où l'actuelle capitale andalouse avait le *Monopolio* sur le commerce avec les Indes Occidentales (jusqu'en 1717), et la présence en face de la ville de la célèbre Barra de Sanlúcar, l'un des plus dangereux obstacles naturels à franchir pour les navires de l'époque entre l'Espagne et l'Amérique (Vannev & Ménanteau, 1985), sont autant de faits qui accroissent de manière considérable la valeur du site pour l'histoire maritime. C'est pourquoi il est surprenant qu'à la fin de 1991, alors même que la ville connaît un développement urbanistique et touristique accéléré, aucun équipement spécifique (ex. musées maritimes et historiques, panoramas aménagés dans la ville haute ou sur la Punta del Espíritu Santo) ne permette encore aux visiteurs de mieux comprendre sur place ce site exceptionnel. Une telle situation apparaît comme une anomalie si l'on établit une comparaison avec certaines régions maritimes du Nord de l'Europe où un tel potentiel aurait été amplement exploité au niveau international depuis de nombreuses années.

Le dernier exemple choisi concerne les sites des anciens ports de la Baie de Cadix, qui ont participé également à l'histoire colombine (ex. départ du 2^e voyage en 1493). Dès le XVI^e siècle, Cadix, El Puerto de Santa María et Puerto Real, cette dernière ville fondée par les Rois Catholiques en 1484, ont eu un rôle de premier plan dans le commerce avec l'Amérique. Leur fonction s'est fortement affermie à partir du dernier quart du XVII^e siècle et plus précisément depuis la décision politique de transfert de la *Casa de Contratación* de Séville à Cadix par *Real Orden* du roi Philippe V le 12 mai 1717. De multiples monuments, palais et vestiges de toute sorte témoignent de ce passé glorieux. À Cadix, on peut encore voir les nombreuses tourelles, les *torres miradores* (Alonso de la Sierra Fernandez, s. d.), élevées au-dessus des palais des riches bourgeois gaditans pour surveiller l'arrivée des navires au port. Le trafic devint si important dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (García Vaquero González, 1976) qu'une annexe au port de Cadix fut établie de l'autre côté de la baie, le long du *caño* du Trocadero (Calderón Quijano *et al.*, 1978). Ce site historique se trouve depuis 1989 inclus dans le Parque Natural de la Bahía de Cádiz. Sur des centaines de mètres de longueur, on devine la maçonnerie en grès coquillier (*pedra ostionera*) du quai d'appontement et les anciennes formes de radoub (*diques secos*) construites pour la réparation des navires. Un simple dévasement du *caño* permettrait de mettre à nu la base du quai et le fond des différentes formes. Une telle opération n'est pas impossible. À Rochefort (Charente Maritime), une

forme de radoub maçonnée et datée de 1664 (la plus ancienne connue de ce type) a été dégagée en 1988 et une partie de l'ancien port, qui avait été comblé, recreusé pour étendre l'actuel port de plaisance vers le centre de la ville. Le chenal de marée du Trocadero serait un endroit idéal pour un mouillage de bateaux de plaisance s'il était approfondi et élargi (Ménanteau, Guerra, 1986). Il le serait aussi pour une présentation à l'air libre de l'histoire du commerce maritime et de la réparation navale dans la Baie de Cadix au XVIII^e siècle. Le problème réside dans son accès. Ainsi, sur la route qui mène au pont de Cadix, laquelle a malheureusement recouvert les quais situés sur la rive nord du *caño*, il est à l'heure actuelle pratiquement impossible d'arrêter sa voiture pour contempler ou prendre une photo du port du Trocadero.

Une autre catégorie de sites est constituée par ceux qui sont associés à des événements militaires. Tel est le cas de la bataille de Trafalgar. Cette bataille navale remportée le 21 Octobre 1805 par la flotte anglaise commandée par l'amiral Nelson sur la flotte franco-espagnole fait partie des annales de l'histoire maritime. Cet épisode naval marquant pourrait être le moteur d'un tourisme culturel, notamment britannique. À l'heure actuelle, rien n'a été prévu à cette fin. Il conviendrait pour cela d'établir un circuit qui conduise du cap Trafalgar à Chipiona, où plusieurs bateaux ont coulé à cause de la tempête qui a suivi la bataille, en passant par le Cabo Roche, au Nord de Conil de la Frontera, au large duquel les flottes se sont affrontées. Panneaux de signalisation et d'interprétation devraient être implantés le long d'un tel circuit. Une telle démarche a été faite en Bretagne pour le circuit historique Le Débarquement de Quiberon (juin-juillet 1795) où 10 panneaux explicatifs en trois langues ont été posés sur 10 sites différents pour expliquer le déroulement de la bataille (C.R.T.B., 1991).

En conclusion, nous voudrions signaler un grand site à la fois naturel et historique: le Détroit de Gibraltar. Ce site de renom mondial doit être considéré comme un ensemble, toutes époques confondues. Des circuits pourraient être conçus de Barbate à la cité romaine de Baelo Claudia ou jusqu'au château de Tarifa sur lequel plane le souvenir de Guzmán El Bueno. Un grand musée sur l'histoire de la navigation dans le Détroit ou sur sa traversée serait d'une portée internationale.

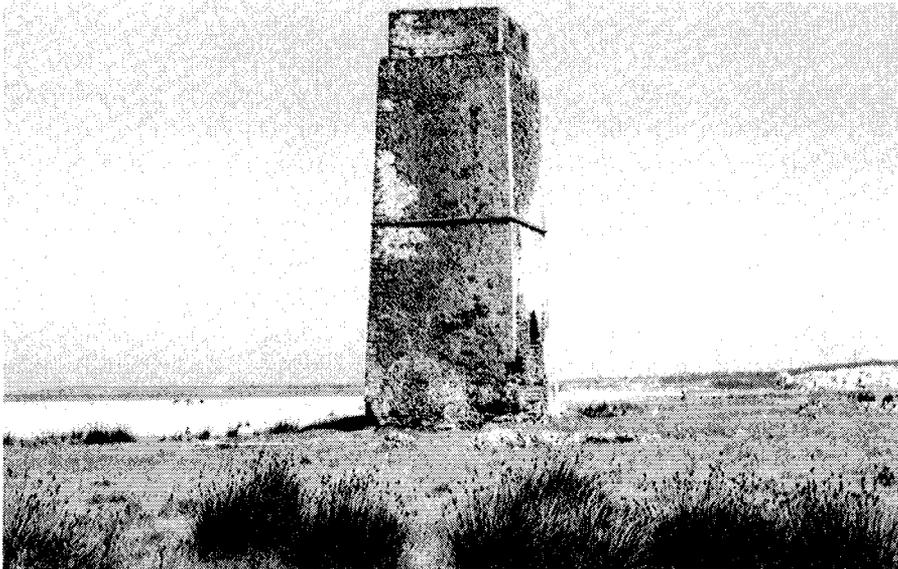
3. LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL LIÉ A LA SURVEILLANCE OU LA DÉFENSE DE LA CÔTE

Le long de tout le rivage marin de l'Andalousie atlantique (et méditerranéenne), des tours-vigie s'élevaient environ tous les 4 km (Calderón Quijano, 1974). La plupart d'entre elles, cylindriques, ont été construites à la fin du XVI^e siècle sur ordre du roi Philippe II pour se prévenir des incursions barbaresques; un certain nombre, de section carrée ou rectangulaire, sont plus anciennes et correspondent à des tours de madragues (Ph. 3). Leur position actuelle signale au géographe les variations historiques du trait de côte depuis leur érection: certaines se sont écroulées et se retrouvent dans l'eau au-devant des falaises par suite de l'érosion marine, d'autres, au contraire, sont intactes et situées à l'intérieur des terres du fait de l'avancée du littoral. Ces *torres de almenara* sont encore nombreuses: une dizaine sur la côte de Huelva dont 3 à l'état de ruines (Mora Figueroa, 1977), 16 (sur 34) sur la côte gaditane. Ces ouvrages défensifs pourraient être inclus dans des circuits. Dans le Parc National de Doñana, plusieurs d'entre elles (Torres del Carbonero, de Zalabar et de Torre San Jacinto) sont souvent montrées aux visiteurs ... si un couple de rapaces n'y a pas établi son nid.

Les phares constituent les repères les plus visibles du littoral. Ils présentent deux caractéristiques intéressantes: une architecture et un appareillage optique souvent d'un grand intérêt, et une position stratégique qui permet de jouir de leur sommet de magnifiques panoramas. Le littoral atlantique de l'Andalousie en possède plusieurs dont l'origine est antérieure à 1500 (Sánchez Terry, 1991).

Citons le phare de Cadix ou du Castillo de San Sebastián, dont le troisième, métallique, reconstruit à cet emplacement en 1903, sera remplacé par un quatrième identique. Du haut du phare de Chipiona, belle construction de 1879 (Ph. 4), on peut apercevoir à marée basse la Piedra Salmedina où fut érigée au II^e siècle ap. J. C. par Scipion la célèbre tour qui donna son nom à la ville.

Le problème majeur réside dans leur absence d'ouverture au public. Un fait peut expliquer en partie cette lacune: la situation de plusieurs d'entre eux sur des terrains militaires. Une comparaison établie avec la Bretagne montre qu'en 1991, 13 phares étaient visitables dans cette région, la plupart sur rendez-vous avec le gardien. À l'île d'Ouessant (Finistère), un musée des Phares et des Balises a même été créé et une Route touristique intitulée également des Phares et des Balises est proposée dans le Finistère (C.R.T.B., 1991). Au Verdon-sur-

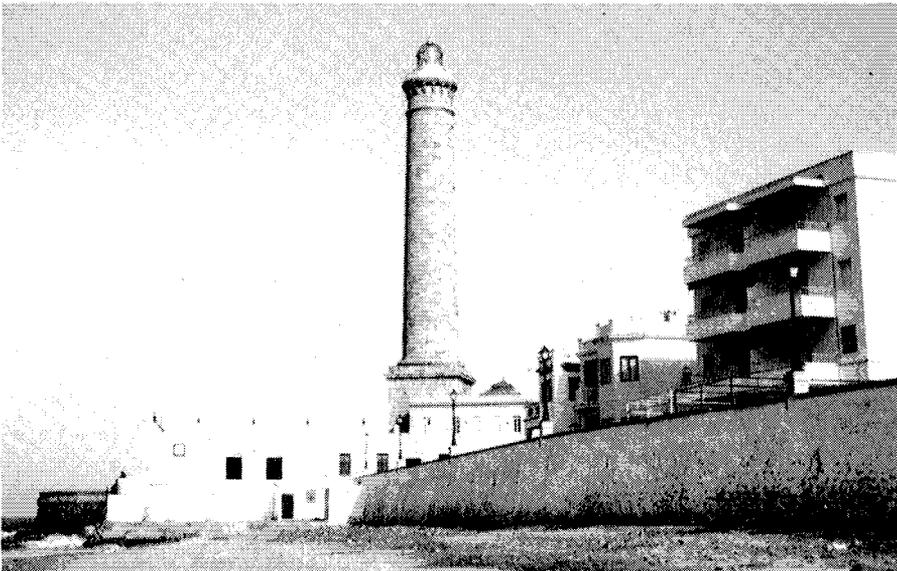


3. Tour-vigie (Torre de atalaya) de Castilobo à Conil de la Frontera
(L. Ménanteau, 1977).

Mer, à l'embouchure de la Gironde, le phare de Cordouan (XVI^e siècle) contient aussi un musée sur son histoire. Il en est de même dans les Landes pour le phare de Contis à Saint Julien en Born. Un espoir: l'exposition présentée au cours de l'été 1991 dans le Museo del Mar de Cadix sur les phares. Cette exposition, du MOPU, intitulée *Luces en el mar*, a été complétée par différents documents propres à l'Andalousie atlantique et par une description des 12 phares situés sur la côte de la province de Cadix.

Les fortifications sont une des plus grandes richesses architecturales de la côte gaditane. Des dizaines de châteaux, de forts, de fortins, de batteries et de bastions ont été construits à diverses époques pour défendre la région des attaques des flottes ennemies et des armées de terre (Calderón Quijano *et al.*, 1978; Fernández Cano, 1973). Toutefois, malgré une telle profusion de ce type de vestiges monumentaux, rien, si l'on excepte le Baluarte de la Candelaria, n'a été aménagé d'un point de vue touristique ou culturel. Le Fuerte de Santa Catalina (Puerto de Santa María) est un exemple significatif. Face à la ville de Cadix, dans une position admirable, il est totalement abandonné alors qu'il est coincé

entre l'urbanisation de haut standing de Vista Hermosa, où se trouve un club Méditerranée, et l'urbanisation en cours de la marina de Puerto Sherry (Ph. 5). Autre exemple, les fortifications du pont de Zuazo à San Fernando. Ces dernières, qui ne bénéficient non plus d'aucune mise en valeur, ont eu pourtant un rôle décisif dans la défense de Cadix contre les troupes françaises de Napoléon lors du siège de 1810-1812 (Pérez de Sevilla y Ayala, 1978). Un aménagement à l'air libre avec un cheminement piétonnier pourrait rappeler aux gaditans et aux touristes étrangers ces faits glorieux. Il en est de même pour le Fuerte de San Luis qui a eu un rôle identique, mais dans l'autre sens (à cause des cent mille fils de Saint Louis!), dans la bataille du Trocadéro en 1823. Certains sites, qui ont un grand attrait touristique comme le Castillo de San Sebastián à Cadix ou le Castillo de Sancti Petri sur l'île du même nom sont situés sur des terrains militaires. Une brèche d'espoir est ouverte si l'on se réfère au cas de la citadelle de Port Louis à Lorient. Cette citadelle, commencée par les Espagnols à la fin du XVI^e siècle, est entourée par la mer à marée haute et dans un site superbe. Propriété militaire, elle abrite le musée naval ou de l'Atlantique et un musée civil, le musée de la Compagnie des Indes, après accord passé entre la ville de Lorient et la Marine Nationale. Sur les côtes bretonnes, de la Charente Maritime et d'Aquitaine, de nombreuses fortifications, construites ou remaniées pour la



4. Phare de Chipiona, d'une hauteur de 62 m. (L. Ménanteau, 1991).

plupart par Vauban ont été restaurées et aménagées pour la visite. À titre d'exemples, car la liste complète serait longue, nous pouvons citer: le Fort National à Saint Malo (Ile-et-Vilaine), le Château du Taureau à Carantec (Finistère) situé en mer comme le Castillo de Sancti Petri, les citadelles du Palais à Belle Ile et de Port Louis à Lorient (Morbihan), le Fort Louis-Philippe sur l'île de Houédic (Morbihan) et situé sur des terrains du Conservatoire de l'Espace Littoral (...), les Forts Lupin à Saint Nazaire-sur-Charente et Boyard, célèbre par les jeux télévisés qui s'y déroulent (Charente Maritime), les citadelles d'Oléron et de Brouage (Charente Maritime), etc. Il faut rajouter, sans considération d'époque, les ensembles ou restes fortifiés urbains comme ceux de Brest, Saint Malo, Vannes et Concarneau en Bretagne, Rochefort et la Rochelle en Charente Maritime, Blaye en Gironde, Bayonne en Pyrénées Atlantiques, où un effort important de mise en valeur a été fait. L'édition de cartes postales et de brochures ou le montage d'expositions montre un intérêt grandissant pour ce sujet. Donnons pour exemple l'exposition intitulée "Frontière de Mer (De la guerre de Cent Ans au Mur de l'Atlantique)", accompagnée d'une autre itinérante "La mer frontière militaire" destinée aux écoles, réalisée en 1991 en Charente Maritime.



5. Mur du fort de Santa Catalina menacé par l'érosion marine au Puerto de Santa María avec, en second plan, la marina de Puerto Sherry en construction (L. Ménanteau, 1991).



6. Une des deux portes vers la mer du bâtiment de la madrague de Zahara de los Atunes (L. Ménanteau, 1991).

L'ancienne ville-forteresse et ville-port de Cadix mériterait d'accueillir un très grand musée éclaté sur le thème des fortifications. Ses multiples défenses (murailles, *baluartes*, etc.) et avant-défenses (glacis, forts, *cortaduras*, etc.) représentent un potentiel immense pour le tourisme culturel.

4. LE PATRIMOINE FLOTTANT ET PORTUAIRE

Lorsque l'été, un touriste se rend en bateau de Huelva à la station balnéaire de Punta Umbría, il peut apercevoir sur chaque rive du canal de Saltes deux importants cimetières de bateaux de pêche. Une enquête que nous avons menée sur le littoral a permis de localiser des centaines de bateaux traditionnels abandonnés (Ph. 7), principalement localisés à Ayamonte, Isla Cristina, Huelva, Bonanza, Baie de Cadix (San Fernando, Cadix, Sancti Petri), Barbate.



7. Bateaux de pêche abandonnés, à Sancti Petri (Chiclana de la Frontera) durant la basse-mer (L. Ménanteau, 1991).



8. Épaves d'anciens bateaux de madrague à Barbate (L. Ménanteau, 1991).

Il est navrant de voir pourrir des bateaux (Ph. 8) sur la vase ou sur le point d'être envoyé au *desguace*, alors que ce patrimoine flottant peut se révéler d'un grand intérêt pour le tourisme. Malheureusement, pour l'instant, rien ou presque rien n'a été fait pour sauver et valoriser un tel patrimoine (Larrarte, 1982) sur la Costa de la Luz. Le seul musée ouvert au public évoquant ce thème, de manière secondaire, est le Museo del Mar de Cadix, établi dans le Baluarte de la Candalaria.

Cette carence a de quoi étonner dans une région où fleurissent les projets de ports de plaisance et où la vocation maritime a été si prononcée dans le passé. La déclaration de l'année 1992 comme l'Année Internationale du Patrimoine Maritime pourrait permettre une prise de conscience plus forte de l'énorme intérêt de ce patrimoine qui, comme le soulignait le Conseil de l'Europe, doit être "un avenir pour notre passé" (Conseil de l'Europe, 1988).

Aux États-Unis, en Grande Bretagne, dans les autres pays maritimes du Nord de l'Europe ou au Japon (Chauvin, 1991), le fort intérêt pour le patrimoine flottant et portuaire s'est manifesté depuis longtemps par des réalisations remarquables (Bellec, 1990; Groussin, 1990; UNESCO, 1990). Citons, parmi tant d'autres, le fameux Mystic Seaport (Burlat, 1989), port baleinier-musée créé dès 1931 à Mystic (Connecticut, États-Unis) et qui accueille annuellement 500.000 visiteurs (avec une association dépassant les 16.000 membres), le South Street Seaport à New-York, le Merseyside Maritime Museum à Liverpool, l'Exeter Maritime Museum, fondé en 1964 par l'association l'ISCA (Goddard, 1989), ou l'impressionnant musée de Portsmouth, avec ses navires historiques le *Mary Rose*, le *Warrior* et le *HMS Victory*, qui reçoivent chaque année plusieurs centaines de milliers de visiteurs. Mais nous nous attacherons à l'évolution récente en France, pays qui s'est vraiment intéressé à ce type de patrimoine seulement depuis une dizaine d'années.

C'est en 1982 qu'a été prise la décision de classer "monument historique" des bateaux anciens ou traditionnels: au début de 1991, 32 d'entre eux avaient déjà bénéficié de cette protection. En 1981 est lancée à Douarnenez (Bretagne) la revue *Le Chasse-Marée*, revue d'histoire et d'ethnologie maritime qui va connaître un grand succès (tirage actuel: 60.000 exemplaires) et servir de moteur pour une prise de conscience généralisée de la valeur de ce patrimoine. Ainsi, le nombre des musées consacrés à la mer est-il passé en France de 14 en 1970 à plus d'une centaine en 1991 (ARTEA, 1990; Morley & Le Vavas seur, 1990)! Le Sénat français consacra même sa séance du 16 avril 1991 au projet de création d'un Conservatoire du Patrimoine Maritime pour l'année 1992.

Cet engouement pour un tel sujet se traduit par de multiples actions. Tout d'abord, des navires peuvent être récupérés et restaurés pour servir de musées à flot ou à terre. Ces navires peuvent être d'anciens bâtiments de la marine de guerre désarmés: l'escorteur d'escadre *Maillé-Brizé* dans le port de Nantes (en 1988), le croiseur lance-missiles le *Colbert* dans le port de Bordeaux (en 1991), le sous-marin *l'Espadon* dans le sas de l'ancienne base sous-marine allemande comme annexe de l'écomusée de Saint Nazaire. Il sont dans la plupart des cas d'anciens navires de commerce ou de croisière, des bateaux utilisés pour la pêche ou pour des fonctions spécifiques (ex. musée des câbles sous-marins sur *l'Ampère*) et portuaires (ex. Ketch-pilote à Boulogne-sur-Mer). Le Musée maritime de La Rochelle (Charente Maritime) présente à flot depuis 1986 plusieurs bateaux dont le plus grand, l'ancien navire météorologique *France I*, a cinq étages de ponts comprenant de nombreuses sections (ex. maquettisme naval, vie à bord, pêche, centre de documentation); il a reçu jusqu'à 900 visiteurs par jour au cours de l'été 1991. À Concarneau (Finistère), le Musée de la Pêche qui comporte un certain nombre de bateaux dans sces salles a été complété par un musée à flot où l'on peut visiter un chalutier. Dans la Côte d'Armor, à Paimpol, un navire à vieux gréements, *Le Mad Atao*, a été aménagé en musée flottant. Le projet le plus gigantesque en France est celui du Musée du Bateau à Douarnenez (Finistère). Ce musée, créé en 1985 à l'initiative de l'équipe du *Chasse-Marée* et de l'association Treizour, possède déjà l'une des plus importantes collections mondiales de bateaux de pêche, de plaisance et de transport (environ 200). Il abrite les ateliers de l'Enfer où le public peut faire des stages de formation à la charpente marine traditionnelle. Son projet est de créer un bassin à flot en pleine ville dans l'ancien Port Rhu (en 1992), transformé en bassin éclusé, et de diversifier ses collections vers l'Europe et le reste du Monde (Vandesande, 1986). En d'autres points du littoral français de la Manche et de l'Atlantique, d'autres exemples de ce type, qui ont tendance à se multiplier, existent comme le Musée portuaire et international du Havre avec un bassin à flot où sur *Le Havre III* est présenté le service des phares et balises. Des Fêtes de la Mer, qui faisaient suite à des rassemblements plus modestes en 1982 et 1984 et qui eurent lieu à Douarnenez en 1986 et 1988, ont rassemblé plus de 800 de ces bateaux traditionnels, en partie venus de l'étranger, et environ 300.000 personnes.

Un autre aspect concerne la reconstruction fidèle de bateaux traditionnels aujourd'hui disparus. Déjà, le 17 avril 1987, le lancement de bisquine *La Cancalaise* à Cancale (Île-et-Vilaine) s'était effectué en présence de 20.000 personnes.

Dans le cadre du concours des bateaux des côtes de France, débuté en 1989, 95 projets dont 41 bretons (certains sont des réparations) ont été retenus (Équipe de Rédaction, 1991). La presque totalité de ces embarcations devraient naviguer lors de la grande fête de la mer Brest 92 où, en juillet 1992, sont attendus 1500 bateaux venus du monde entier et un million de spectateurs. Des chantiers navals s'installent en pleine ville comme à Quimper (Finistère) où 40.000 personnes ont assisté le 29 juin 1991 au lancement du *Lougre de l'Odet*, reproduction d'un ancien caboteur breton du XIX^e siècle. Des fêtes similaires ont eu lieu en 1991 pour d'autres lancements d'autres répliques: la chaloupe *Pauline* à Dahouët, le chasse-marée *La Belle Poule* à Pont-Aven, la chaloupe *Le Flambart* à Trédez, l'ancienne goélette de guerre du XIX^e siècle *La Recouvrance* à Brest, le cotre corsaire du XVIII^e siècle *Le Renard* à Saint-Malo, *la Duchesse Anne* à Dunkerque, pour ne citer que quelques-uns. Tous ces chantiers ont bénéficié du soutien financier de particuliers dont beaucoup sont devenus actionnaires, de fonds d'entreprises privées ou des institutions publiques (au niveau municipal, départemental, régional et national). Il convient de souligner le ferme appui des autorités ... touristiques pour tous ces projets.

La reconstruction de la *Santa María* et des caravelles de Christophe Colomb ou du navire *Victoria* dans les petits chantiers navals des côtes de Huelva ou Cadix se place, selon notre opinion, dans le contexte des fêtes prestigieuses prévues pour la célébration du V^e Centenaire et ne reflète pas vraiment un intérêt pour des bateaux plus modestes et récents. Les ressources de l'archéologie sous-marine sont un autre atout de ce littoral où tant de bateaux ont fait naufrage au cours des derniers siècles, mais nous ne développerons pas ici ce thème tout en regrettant qu'avant 1992, aucun projet important n'aura été mené à bien (ex. abandon du projet *Galeón 92* par la société Expo 92).

L'histoire et l'archéologie portuaires (Jackson, 1983) sont enfin des axes de développement muséographique. Les anciens quais, bassins et docks ou ateliers de réparations et de construction navales se prêtent à certaines réutilisations culturelles. Aux imposants chantiers navals de Matagorda à Puerto Real, un petit musée vient d'être achevé sur l'histoire des activités du site, mais Séville et Cadix attendent toujours leurs musées sur ce thème. En France, avec un fort retard sur la Grande Bretagne, quelques musées ont été ouverts tels le magnifique musée de la vie et des traditions portuaires de Dunkerque (Nord) ou le musée portuaire et du commerce international du Havre (Seine Maritime). Des musées locaux comme celui de la Vilaine maritime à la Roche Bernard (Morbihan) reconstituent l'ambiance de petits ports.

5. TRADITIONS DE PÊCHE, CENTRES DE LA MER ET AQUARIUMS

La pêche aux thons, pratiquée sur ce littoral dès le début de l'Antiquité comme en témoignent les multiples usines de salaison qui jalonnent l'ancien rivage (Ponsich, 1988), a été une ressource économique très importante à l'époque moderne. En subsistent de multiples embarcations de madragues (*almadrabas*) et, comme à Sancti Petri ou Zahara de los Atunes, les ruines des bâtiments associés à cette pêche, qui se pratique toujours entre Barbate et Tarifa (Llorca Baus & Jorge, 1984). Compte-tenu de l'importance historique et ethnologique d'une telle activité, il serait opportun de créer un grand musée vivant sur les madragues avec une projection internationale. Plusieurs sites, comme celui de Sancti Petri à Chiclana de la Frontera, se prêteraient parfaitement à une telle fonction. Une simple observation sur le terrain révèle que les ports de pêche actuels d' Ayamonte à Tarifa possèdent un patrimoine considérable sur les arts et les traditions pélagiques qu'il conviendrait d'exploiter tant au niveau culturel que pédagogique.

En France, un certain nombre de musées sont consacrés exclusivement à la pêche comme le Musée de la pêche à Concarneau (Finistère), le Musée des Terre-Neuves et de la grande pêche à Fécamp (Seine Maritime). Il existe aussi une multitude de petits musées locaux ou de grands musées qui traitent ce même thème (Morley & Le Vasseur, 1991). En Andalousie, le seul projet que nous connaissions est celui du Museo del Río à Coria del Río (Sevilla-Equipo 28, 1991), mais sa problématique est davantage fluviale et estuarienne.

Les technologies maritimes, l'océanographie et la biologie marine peuvent également servir de support à des projets de centres à but scientifique, touristique et pédagogique. Les *clases del mar* à Cadix sont les premières structures allant dans ce sens. La présence de grands établissements de recherche en biologie et en aquaculture marines sur le littoral andalou atlantique devrait faciliter un développement d'équipements pour le public. C'est le cas de PEMARES (*Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Suratlántica*), organisme de la Junta de Andalucía, dont les activités et les fermes marines (ex. Pino Piedras, Barbate) pourraient avoir une dimension pédagogique. Ainsi, en France, plusieurs musées sont consacrés exclusivement à la conchyliculture comme les musées du Bassin de Thau à Bouzigues (Hérault) et de l'huître à Cancale (Île-et-Vilaine) ou la Maison de la mytiliculture à Esnandes (Charente Maritime).

Depuis moins de dix ans, plusieurs grandes réalisations ont vu le jour en France dans le domaine de la culture scientifique et technique relative à la mer. C'est en 1985 que fut créé le Centre International de la Mer à Rochefort (Charente Maritime). Ce centre occupe une partie importante du prestigieux édifice de La Corderie Royale, bâtiment de l'ancien arsenal de Rochefort (fondé en 1664) servant à fabriquer les cordages des vaisseaux du Roi et restauré de manière exemplaire par l'État. Ce centre, dernier né des Centres français de Rencontre (tous établis dans des monuments historiques), offre des activités tout au long de l'année sur tous les sujets maritimes (colloques internationaux, expositions temporaires, animations, etc.). Sa librairie maritime regroupe pour les visiteurs les publications de tout genre sur la mer. Sa fréquentation (100.000 personnes par an) en fait pour la ville de Rochefort un pôle touristique incontournable. Un site similaire, l'arsenal de La Carraca (XVIII^e siècle) à San Fernando, serait idéal pour une réutilisation de ce type si un jour sa fonction militaire était abandonnée.

Plus ambitieux sont les centres d'Océanopolis à Brest (Finistère) et de Nausicaa à Boulogne (Pas-de-Calais) davantage centrés sur la biologie marine. Océanopolis, qui a ouvert ses portes le 21 juin 1990, avait pour objectif de créer un lieu attractif de culture sur la mer s'appuyant sur une grande rigueur scientifique (de grands organismes comme IFREMER ont leur siège dans la région de Brest). Dans les aquariums d'Océanopolis sont reconstitués de manière précise les fonds marins et les écosystèmes bretons. Le succès a dépassé les espérances: les 500.000 visiteurs reçus au centre pour sa première année d'ouverture en ont fait un des plus grands sites touristiques de Bretagne! Nausicaa, inauguré le 18 mai 1991, a misé encore plus gros: un coût de 160 millions de FF, soit 3.100 millions de pts, 15.000 m² de surface, plus de 800.000 visiteurs par an prévus. Il vise aussi plus large, car il traite de l'océanographie de l'Arctique aux Tropiques. Une place importante y est occupée par la fiction écologique et technologique. D'autres grands aquariums où sont présentés des poissons d'eau de mer et d'eau douce chaudes, des espèces de l'Atlantique et des Tropiques, connaissent une énorme fréquentation, concentrée durant la saison estivale. Citons le récent musée-aquarium de Vannes ou celui de La Rochelle qui accueille chaque année plus de ... 600.000 personnes! Ces aquariums, importants ou modestes, sont présents sur le littoral (Anonyme, s.d.; ARTEA, 1990; UCA, 1983) en de nombreuses villes touristiques bretonnes (ex. Saint-Malo, Dinard, Quiberon, Roscoff, Trégastel, Concarneau, Le Croisic) ou d'autres régions (ex. Dunkerque, Arcachon, La Grande Motte). Ils sont parfois associés à des centres de recherche en biologie marine (ex. Biarritz, Roscoff, Banyuls-sur-Mer).

Au terme de ce trop rapide et très incomplet survol des différents types de patrimoine maritime présents sur la côte atlantique de l'Andalousie et susceptibles d'être valorisés pour le tourisme, plusieurs conclusions s'imposent. Tout d'abord, tout ou presque tout reste à faire pour que ce patrimoine extrêmement riche devienne une vraie ressource touristique. Pour cela, de multiples actions devraient être rapidement engagées dans tous les domaines. Ensuite, nous pensons que le fait de considérer uniquement les espaces naturels, sur la côte ou dans l'arrière-pays, comme seul complément du tourisme balnéaire est une grave erreur. En effet, le cas français a montré que le patrimoine maritime peut apporter un attrait supplémentaire non négligeable au tourisme "classique" et souvent, avoir des retombées... économiques (C.I.M., 1987, 1990). Enfin, si nous nous plaçons dans une perspective à long terme, ce n'est pas la multiplication des terrains de golf, des ports de plaisance ou des parcs d'attraction qui suffira à contrer la concurrence d'autres régions touristiques, car de tels équipements existent ou se feront parallèlement en de multiples autres endroits. Il apparaît donc nécessaire d'identifier davantage une région touristique à quelque chose qui soit original et authentique. Le patrimoine maritime peut remplir ce rôle en Andalousie atlantique, mais cela suppose que les propres habitants de la côte, et non pas seulement les touristes, prennent davantage conscience de sa valeur, se mobilisent pour lui et se l'approprient (Burlat, 1991).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ALONSO DE LA SIERRA FERNÁNDEZ, L. de, s.d., *Las torres miradores de Cádiz*, Cádiz, Ed. Caja de Ahorros (ser. Arte, 2), 248 pp.

Anonyme, s.d., *Les musées de la mer*, Actes des rencontres nationales de Douarnenez, Annuaire des Musées de la Mer, Ed. Institut Culturel de Bretagne, 215 pp.

ARTEA Conseil, 1990, *La mer et son univers. Musées. Centres de la mer. Aquariums. Espaces naturels*, Paris, Centre de la Mer et des Eaux, 80 pp.

Association LES CHEMINS DU SEL, 1991, *Le sel en Europe & les musées sur les chemins du sel*, Carte Michelin avec en surimpression les différents centres et musées.

AZURMENDI PÉREZ L., 1985, *Molinos de mar*, Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria, 71 pp.

AZURMENDI PÉREZ, L. et al., 1988, *Exposición etnográfica Molinos de mar. El aprovechamiento tradicional de las mareas*, Dip. Regional de Cantabria & Univ. de Cantabria, 16 pp.

BELLEÇ, F., 1990. "Les nouveaux sanctuaires de la culture et du patrimoine maritime", *Les Cols Bleus*, 2069, pp. 5-9.

BOITHIAS, J.L., 1988, "La marée motrice. Architecture des moulins à mer de la Bretagne Nord", *Le Chasse-Marée. Histoire et ethnologie marine*, 38, pp. 22-37.

BOITHIAS, J.L., VERNHE, A. de La, 1988. *Les moulins à mer et les anciens meuniers du littoral*, Métiers, Techniques et artisans, Créer, 275 pp.

BURLAT, A., 1991, "Le tourisme culturel. Accueillir sans perdre son âme", *Armen. La Bretagne, un monde à découvrir*, 37, pp. 2-17.

CALDERÓN QUIJANO, J.A., 1976, *Las defensas del Golfo de Cádiz en la Edad Moderna*, Sevilla.

CALDERÓN QUIJANO, J.A., FERNÁNDEZ CANO, V., SARABIA, VIEJO, M.C., HERNANDEZ PALOMO, J.J., 1978, *Cartografía militar y marítima de Cádiz (1513-1878)*, Sevilla-Cádiz, 2 t.

C.I.M., 1988, Actes du Colloque *Patrimoine maritime et développement économique* (Rochefort, 5-6 octobre 1987), Éd. Centre International de la Mer.

C.I.M., 1990, Actes du Colloque *Patrimoine maritime et accueil du public* (Rochefort, 17-19 octobre 1989), Ed. Centre International de la Mer, Rochefort.

CHAUVIN, F., 1991, "Les musées maritimes japonais", *Revue maritime*, 421, pp. 101-106.

Collectif, 1980, *Marais salants. Connaissance des Richesses naturelles de la Loire-Atlantique. Contribution à l'Étude Écologique de la Presqu'île Guérandaise*. Soc. des Sciences Naturelles de l'Ouest de la France, Premier Suppl. Hors-Série du Bulletin trimestriel, 330 pp.

COMITÉ RÉGIONAL DE TOURISME EN BRETAGNE (C.R.T.B.), 1991, *Détours Bretagne. Précis des Patrimoines bretons*, Éd. Ouest-France (financ. Région Bretagne, S.N.C.F., Crédit Agricole), 234 pp. (pp. 151-168, 194-195, 207).

CONSEIL DE L'EUROPE, 1988, *Un avenir pour notre passé*, Éd. Conseil de l'Europe, 34, 27 pp.

Équipe de rédaction, 1989, "Découverte du patrimoine maritime. Une culture sauvée de l'oubli", *Armen. La Bretagne, un monde à découvrir*, 33, pp. 2-15.

Équipe pluridisciplinaire, 1987, *Evolución de los paisajes y ordenación del territorio en Andalucía occidental: Bahía de Cádiz*, Cádiz, Dip. Prov. & Casa de Velázquez, 237 pp.

FERNÁNDEZ CANO, V., 1973, *Las defensas de Cádiz en la Edad moderna*, C.S.I.C. - Esc. de Est. Hispano-americanos de Sevilla, 321 pp.

GARCÍA BAQUERO GONZÁLEZ, A., 1976, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla.

GENIN, O., 1991, "Le patrimoine maritime", *Revue Maritime*, 421, pp. 96-98.

GODDARD, D., 1989, "Le Musée d'Exeter. Une collection de bateaux unique", *Le Chasse-Marée. Histoire et ethnologie marine*, 45, 28-33 pp.

GROUSSIN, C., 1990, "Les musées de la marine", *Thalassa*, 45, pp. 67-73

GUILLET, J., 1982, "Meuniers et moulins à marée du Morbihan", *Le Chasse-Marée. Revue d'Histoire et d'Ethnologie Maritime*, 5, pp. 42-57

HERRERO LORENZO, M.P., 1981, *Estudio de las salinas de la bahía gaditana*, Univ. Complutense de Madrid (tesis), 659 pp.

JACKSON, G., 1975, *The history and archaeology of ports*, World's Work Ltd, 176 pp.

LARRARTE, M., 1982, Tradition maritime basque. "L'insupportable vide de l'ethnographie maritime", *Le Chasse-Marée. Revue d'histoire et d'ethnologie maritime*, 3, pp. 35-40.

LEMONNIER, P., 1980, *Les salines de l'Ouest. Logique technique et sociale*, Ed. Maison des Sciences de l'Homme, Trav et Doc, 222 pp.

LEMONNIER, P., 1984, *Les paludiers de Guérande. Production du sel et histoire économique*, Paris, Inst. d'Ethnologie, 282 pp.

LLORCA BAUS, C., JORGE, N., 1988, *Almadraba, salazón y cocina*, Ed. C. LLORCA BAUS, 196 pp.

MÉNANTEAU, L., GUERRA, A., 1986, "Evolución histórica y dinámica actual del litoral del Golfo de Cádiz", *Estudio sobre el desarrollo de las actividades náutico-deportivas en el litoral del Golfo de Cádiz*, Madrid, Secretaría de Estado de Turismo, 2, 92 pp.

MÉNANTEAU, L., GUILLEMOT, E., VANNEY, J. R., 1989, *Mapa fisiográfico del litoral atlántico de Andalucía. M.F. 04 Rota-la Barrosa (Bahía de Cádiz), M.F. 05 Cabo Roche-Ensenada de Bolonia*, Junta de Andalucía & Casa de Velázquez, 2 cartes au 1: 50.000 + mémoire trilingue (58 pp.).

MORA FIGUEROA, L. de, 1981, *Torres almenaras de la costa de Huelva*. Huelva, Dip. Prov, 115 pp.

MONTALVERNE, G., 1991, "Moinhos de Maré / Tidemills", *Atlantis. TAP Portugal*, 1/ 91, pp. 63-73.

MORLEY, A., LE VAVASSEUR, G., 1990, *Guide SEAT 1990 des 5000 musées et collections en France*, Coll. "Guides et documents", Le Cherche- Midi éd, 415 pp.

PÉREZ DE SEVILLA Y AYALA, V., 1978, *La artillería española en el sitio de Cádiz*, Cádiz, Dip. Prov., Inst. Est. Gad, 532 pp.

PONSICH, M., 1988, *Aceite de oliva y salazones de pescado. Factores geo-económicos de Bética y Tingitania*, Madrid, Univ. Complutense, 252 pp.

SÁNCHEZ TERRY, M. A., 1991, *Los faros españoles: historia y evolución*, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Secretaría Técnica, Centro de Publicaciones, 180 pp.

SEVILLA. EQUIPO 28, 1991. *Museo del Río. Avance de programa museológico. Coria del Río*, Dir. Gen. de Bienes Culturales, Consejería de Cultura y Medio Ambiente, Junta de Andalucía, 38 pp.

SUÁREZ JAPÓN, J.M., 1989, *La casa salinera de la Bahía de Cádiz*, Cádiz, Dip. Prov, 124 pp.

TARDY, P., 1987, *Sel et sauniers d'hier et d'aujourd'hui*, Groupement d'Études rétaises, 317 pp.

UNESCO, 1990, "Musées portuaires: un tour du monde", *Museum*, 166, 128 pp.

UNION DES CONSERVATEURS D'AQUARIUM (U.C.A.), 1983, "Aquariums publics et privés en France. Fiche de présentation des établissements répertoriés". *Suppl. Revue française d'Aquariologie*, 19, 32 pp.

VANDESANDE, J.P., 1986, "Le Musée du Bateau. Naissance et avenir d'un grand musée maritime français". *Le Chasse-Marée, Revue d'histoire et d'ethnologie maritime*, 24, pp. 7-27.

VANNEY, J.R., MÉNANTEAU, L., 1985, *Mapa fisiográfico del litoral atlántico de Andalucía. M.F. 02 Punta Umbría- Matalascañas & M.F. 03 Matalascañas-Chipiona*. Junta de Andalucía & Casa de Velázquez, 2 cartes au 1: 50.000 + mémoire trilingue (34 pp.).

VANNEY, J. R., MÉNANTEAU, L., 1985. "La Barra de Sanlúcar", *El Río. El Bajo Guadalquivir*, Ed. Equipo 28, pp. 128-136.