

LES GOMMIERS

par J. MORICE

I. — LES ORIGINES

Les Indiens de l'Amérique Centrale ont laissé des monuments importants, comparables aux restes des civilisations antiques de l'Europe et de l'Afrique méditerranéennes.

Par contre, les Indiens qui peuplaient les îles orientales de la Mer des Antilles, lors de la conquête, n'édifiaient point de monuments religieux, ne construisaient pas de maisons de pierre et ne vivaient pas dans des villes organisées.

Peu nombreux, ils habitaient sous des huttes primitives, groupées en petits villages situés non loin de la mer, près d'un point d'eau douce.

Les produits de leur travail et de leur art étaient encore loin d'atteindre le degré de perfection et l'ampleur qui font encore l'admiration des archéologues qui étudient les civilisations anciennes du Mexique et du Pérou.

Les « Arawaks » et les « Caribs » taillaient et polissaient la pierre pour confectionner des haches et des grattoirs ou les énigmatiques « pierres à trois pointes » que l'on trouve dans certains gisements. Ils fabriquaient des outils avec la coquille dure et épaisse des « lambis », gros gastéropodes appartenant à l'espèce *Strombus gigas* LINNÉ. Ils tissaient le coton et certains textiles antillais pour confectionner des hamacs, des cordages ou des ornements.

Ils travaillaient le bois pour en faire des tabourets et des massues plus ou moins ornées appelées « boutou ». Ils taillaient également des harpons pour la pêche, mais il semble bien que la pointe de ces traits, comme d'ailleurs celle des longues flèches qu'ils lançaient avec leurs arcs, n'aient été faites que de bois durci au feu ⁽¹⁾.

Les plumes des oiseaux étaient utilisées pour empenner les flèches et composer des ornements.

Les traductions les plus spectaculaires de leur activité étaient les poteries et les pirogues.

On trouve, dans les fouilles qui ont été faites, de La Grenade au sud, aux Iles Vierges au nord, au milieu de quantités de tessons de poteries, des pièces de céramique assez finies, mais, à notre connaissance, il ne semble pas qu'il ait été donné à un archéologue travaillant aux Petites Antilles de découvrir des restes de pirogues, de radeaux ou même de pagaies.

Il faut donc, pour étudier les embarcations dont se servaient les « Caribs » et les « Arawaks », s'en remettre entièrement aux témoignages des auteurs anciens. Nous allons étudier brièvement les descriptions du R.P. Jean-Baptiste DU TERTRE, qui écrivit une *Histoire Générale des Antilles habitées par les Français* en 1667-1671 et celles du R.P. Jean-Baptiste LABAT qui publia en 1722 les *Nouveaux Voyages aux Iles de l'Amérique*.

(1) DU TERTRE rapporte toutefois que les pointes de flèches étaient également confectionnées avec les aiguillons caudaux barbelés de certaines raies, aiguillons pouvant atteindre 15 cm de longueur, qui étaient enduits de la sève du mancenillier. Les raies à aiguillon des Petites Antilles appartiennent aux genres suivants : *Dasyatis* RAFINESQUE, *Ætobatus* BLAINVILLE, les « wakawa », *Rhinoptera* CUVIER, *Myliobatis* CUVIER.

Christophe COLOMB, qui découvrit la plupart des Petites Antilles [La Dominique le 3 novembre 1493, La Martinique le 15 juin 1502 ⁽¹⁾, etc.], ne semble pas donner une description détaillée des embarcations utilisées par les « Caribs » à la fin du xv^e siècle. Toutefois il écrit avoir observé des pirogues pouvant contenir cent cinquante personnes, embarcations qu'il aurait vues le long des côtes de la grande île de Saint-Domingue. Ces grandes pirogues étaient-elles construites dans les Petites Antilles ? Il faudrait, pour élucider la question, pouvoir se livrer à des recherches minutieuses dans les archives de la ville de Séville, où sont entreposés les rapports de mer des découvreurs de l'Eldorado.

Il apparaît, à travers les mémoires des chroniqueurs suscités, que les dimensions des pirogues, montées par les Indiens Arawaks et Caribs des petites îles, aient été toujours d'ordre beaucoup plus modeste que celles des grandes embarcations notées par Christophe COLOMB, quoique le R.P. DU TERTRE cite en octobre 1636 une expédition de 15 pirogues chargées de 700 hommes ⁽²⁾.

Pour comprendre et comparer les textes des R.P. DU TERTRE et LABAT, il faut tout d'abord étudier brièvement l'étymologie des termes utilisés par les auteurs pour désigner les embarcations en question.

Le terme de « canot », nom sous lequel les embarcations sont désignées actuellement, en patois créole à La Martinique comme à La Dominique, dérive, à travers l'espagnol « canoa », du mot carib « kanaua », qui était le terme sous lequel les Indiens désignaient les pirogues monoxyles de grande taille servant aux expéditions guerrières.

Le mot carib qui était employé pour désigner les embarcations de plus petite taille, semble être, dans le langage des hommes « ukuni » et dans le langage des femmes « kuriala ».

Les Espagnols appelaient les petits bateaux indigènes « piragua » ⁽³⁾, mot emprunté à la langue des Indiens de Porto-Rico, qui a passé directement dans la langue anglaise, et qui a donné le mot français pirogue. C'est encore sous ce nom que sont désignées les grandes embarcations non pontées, en forme de barge, et les grands canoës utilisés le long de la côte sous-le-vent pour transporter les marchandises (en rade foraine du Roseau, capitale de l'île de La Dominique par exemple).

Le R.P. DU TERTRE appelle les plus grandes embarcations des « Sauvages » : pirogues, qu'il dit avoir entendu nommer par les Caribs « canoïa » ; les plus petites que lui appelle « canot » et qu'eux appellent « couliala ».

Le R.P. LABAT, qui séjourna aux îles à la fin du xvii^e siècle et au début du xviii^e, attribue le nom de « pirogue » aux petites embarcations et écrit que les « Caribs » appelaient les plus grandes « bacassa ». Il écrit : « ...La pirogue mesurait vingt-neuf pieds de long et quatre pieds et demi de large en son milieu; elle finissait en pointe par ses deux bouts qui étaient plus élevés que le milieu d'environ quinze à vingt pouces Elle était partagée par neuf planches ou bancs qui paraissaient avoir été fendus et non pas sciés. Derrière chaque banc et plus haut que le banc, il y avait des bâtons gros comme le bras, dont les bouts étaient fixés dans les côtés de la pirogue; ils servaient à soutenir les côtés du bâtiment et les tenir toujours dans la même distance et encore à appuyer les personnes qui s'asseyaient sur les bancs. Le haut des bords était percé de trous de tarières garnis de cordes de mahot qui attachaient le bagage... »

« ...Le bacassa avait quarante-deux pieds de long et près de sept pieds de large dans son milieu. L'avant était élevé et pointu à peu près comme celui d'une pirogue, mais l'arrière était plat et coupé en poupe. Il y avait une tête de marmouset en relief très mal faite mais en échange bien barbouillée de blanc, de noir et de rouge, avec un bras d'homme boucané qui était attaché à côté du marmouset ».

« ... Le bacassa avait des bancs comme la pirogue. Ils étaient tous deux de bois d'acajou. Les bords du bacassa avaient une évauge, c'est-à-dire une augmentation ou exhaussement fait avec des planches de même bois, d'environ quinze pouces de haut, ce qui augmentait considérablement la grandeur de ce bâtiment. Ni l'un ni l'autre n'avaient de gouvernail. Le Caraïbe qui gouverne est assis ou debout à l'arrière du bâtiment et gouverne avec une pagalle qui est d'un bon tiers plus grande que celle dont on se sert pour nager ».

(1) Certains auteurs parlent de 1493.

(2) DU TERTRE, t. I, p. 90 (expédition caribe d'octobre 1936).

(3) SOTOMAYOR, pp. 35 et 117.

« ... La pagalle est faite comme une pelle de four; elle est longue de cinq à six pieds; le manche occupe les trois quarts de cette longueur, et la pelle le reste; elle est large d'environ huit pouces sur un pouce et demi d'épaisseur en son milieu, diminuant jusqu'à six lignes dans les bords. Les Caraïbes embellissent leurs pagalles de deux rainures ou nervures qui partent du manche dont elles semblent marquer la continuation, jusqu'à l'extrémité de la pelle, qu'ils échancrent en manière de croissant. Ils mettent assez souvent au bout du manche une petite traverse de cinq à six pouces de long en manière de béquille, où ils appuient la paume de la main en nageant. »

Le R. P. DU TERTRE ⁽¹⁾, écrit à propos des virures rapportées exhaussant les bords : « ... Ils (les Caribs) et (les pirogues) « rehuvent » et rehaussent tout de bout en bout, avec des planches de quinze à seize pouces de large; comme ils ne se servent point de clous, ils cousent et ajustent ces planches sur la pirogue avec des aiguillettes de mahot : et après avoir calfaté les jointures avec des étouppes faites d'écorce de mahot battue, ils cousent par-dessus cette étoupe des gaulettes avec des aiguillettes de mahot. Cela à la vérité, est assez étanche, mais il ne dure guère et il est toujours à refaire. »

La propulsion des pirogues caraïbes, était, du moins au début de l'époque de la conquête, effectuée à la pagaie ⁽²⁾. Les hommes étaient munis de pagaies longues de deux pieds et demi et nageaient la tête tournée vers l'avant. Ils pouvaient, dans les grandes embarcations, être assis deux sur le même banc. La marche des bateaux était silencieuse, ce qui est une raison des surprises éprouvées par certains Européens attaqués sans avoir entendu venir l'ennemi.

L'ethnologue américain ROUSE (1948) écrit que les pirogues des Indiens Arawaks n'avaient pas de voiles. Cela était certainement vrai au début de l'occupation des îles par les Européens mais il semble que très vite une mâture et des voiles aient été adoptées par les indigènes car le R. P. LABAT écrit : « ...Les pirogues des Caraïbes ont ordinairement deux mâts et deux voiles carrées. Les bacassas ont trois mâts et assez souvent ils mettent de petits huniers, ce qui a fait que quelquefois on a été trompé et qu'on a donné l'alarme et fait prendre les armes aux habitants pour avoir vu une trentaine de ces bacassas avec leurs huniers... »

Enfin DU TERTRE écrit : « Le gouvernail n'est fait que d'une planche cramponnée, sans fer et sans clous, dans un autre morceau de bois... »

Les deux types d'embarcations, pirogues et bacassas, étaient creusés dans le tronc d'un arbre de la famille des Meliaceæ, appelé par les créoles d'origine française « cèdre rouge » ou « acajou rouge » et par les Britanniques « red cedar ». Il s'agit du *Cedrella odorata* L., arbre qui peut atteindre de grandes dimensions (24 m de hauteur et 1.80 m de diamètre); son bois est de couleur brun rougeâtre et exhale une odeur forte; il sécrète une gomme ambrée ressemblant beaucoup à la gomme arabique. L'abattage de ces fûts était pratiqué comme suit : l'écorce de l'arbre, à la base, était entaillée en anneau, ce qui le tuait; le tronc était ensuite abattu en faisant alterner l'usage du feu et de la hache de pierre; les artisans limitaient le travail du feu par l'application de rouleaux de mousse humidifiée.

BALLET (1875) explique la construction des embarcations comme suit :

« ...Les Caraïbes, après avoir abattu l'arbre choisissaient le côté le plus plat pour être creusé et commençaient par travailler la face opposée, formant le fond, et qui était façonnée de manière à recevoir une figure légèrement aplatie dans le milieu (du bateau) et arrondie insensiblement vers les bords. Cette figure rendait l'embarcation plus stable sur l'eau car, si elle avait été ronde ou coupée comme le dessous d'un navire la pirogue eut été volage (sic, créolisme) et aurait tourné sans dessus dessous, à moins d'être lestée... Cette partie achevée, l'arbre était retourné et mis sur chantier pour être creusé... »

« ...On perçait tout d'abord trois ou quatre trous de tarière pour connaître l'épaisseur à donner à l'embarcation et la laisser égale tout le long de la semelle, jusqu'à la naissance des pointes où

(1) DU TERTRE, t. I, pp. 397-399.

(2) DU TERTRE, t. I, p. 468. Certains des déplacements des Indiens étaient considérables : « ...Les sauvages de La Dominique ont fait une entreprise sur l'île d'Antigoa, puis sont revenus par Marie-Galante... » 1635.

elle avait plus d'épaisseur. Cette opération terminée, on faisait entrer, par force, des rondins de la grosseur du bras pour les ouvrir et les écarter le plus possible. Ces rondins n'étaient retirés que lorsque le bois étant parfaitement sec, les côtés ne pouvaient plus se resserrer et se rapprocher... »

« ...La pirogue était alors retournée sur un côté pour doler l'autre et lui donner l'épaisseur voulue, épaisseur de trois pouces à la semelle en diminuant jusqu'au bord qui n'avaient qu'un pouce environ... »

« ...Les naissances des pointes étaient ajustées en ménageant de petites nervures partant de la semelle et marquant comme la fin d'une quille. On avait soin de laisser dans la concavité (dans l'épaisseur du bois-creux) de petites élévations prises dans l'épaisseur du bois et dans lesquelles on creusait des rainures pour y faire entrer les bouts des « totes » ou bancs... »

En dehors des grandes formes d'embarcations sus-décrites, les Indiens disposaient de petites pirogues juste suffisantes pour un homme; leur poupe était plate et ces esquifs servaient surtout

à la pêche. D'après une figure tirée de G. F. DE OVIEDO (1535) cette pirogue de pêche ressemblait beaucoup au « pitpan » des Indiens Miskito décrit par CONZEMIUS en 1932 et qui ne servent actuellement que dans les rivières ⁽¹⁾.

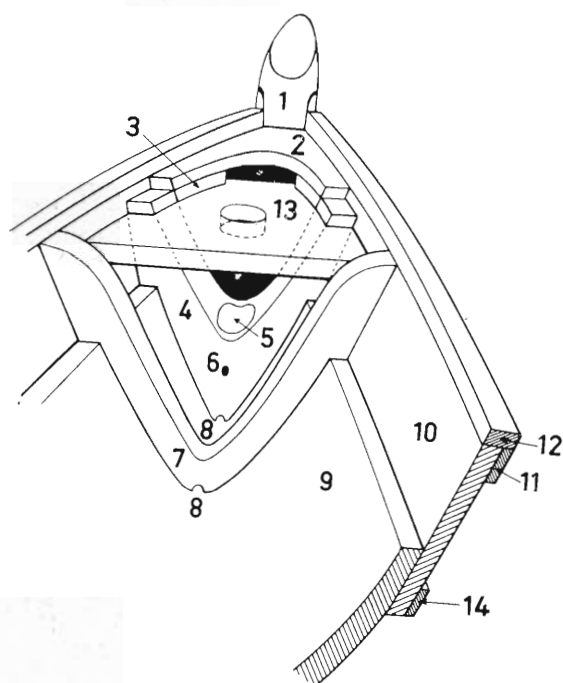


FIG. 1. — Schéma montrant l'avant d'un « gommier » :

- 1) « noeud » ; 2) équerre ; 3) étrésillon ; 4) sabot ;
- 5) emplanture du mât ; 6) pertuis d'évacuation de l'eau ; 7) « coube » ; 8) anguiller ; 9) bois-creux ;
- 10) bordé monté à clin ; 11) serre de plat-bord ; 12) plat-bord ; 13) banc d'emplanture ; 14) ceinture.

Enfin des radeaux appelés « piperis » (orthographié également par DU TERTRE « pyperi » ⁽²⁾), constitués de plusieurs (quatre à cinq suivant BALLET) chevrons réunis par deux traverses liées au moyen de cordes de coton, de fibres de palmier ou d'aloës, leur permettaient des déplacements assez importants.

En résumé, les pirogues des Indiens des Petites Antilles étaient creusées dans le tronc d'un « acajou rouge »; elles étaient pointues à chaque extrémité, sauf dans le cas du bacassa. Une charpente transversale primitive étaient prévue sous la forme de bancs et d'entretoises. On ne notait pas de courbes ou de membrures. Des virures rapportées étaient cousues dans le cas du bacassa. La propulsion était à l'origine assurée avec des pagaies, mais les embarcations très tôt ont été grées de voiles.

Cette étude est intéressante en ce qu'elle permet une comparaison avec les pirogues qui sont actuellement encore construites dans certaines îles.

Tout d'abord on constate que les embarcations actuelles sont beaucoup plus petites que celles que construisaient les Caribs et les Arawaks. Le « gommier » martiniquais ou dominicain mesure entre 4,80 m et 9 m de longueur. Il est évident que ces bateaux ne peuvent porter le nombre d'hommes qui embarquaient dans les « kanaua » ou même les « ukuni » de jadis.

(1) Des pirogues analogues au « pitpan » étaient jadis utilisées par les Indiens de Porto-Rico, qui les appelaient « cayucos »; les « cayucos » n'étaient employés que dans les lagons aux eaux calmes ou les rivières.

(2) DU TERTRE, t. I, p. 462; l'auteur appelle également ces radeaux « pingarde ».

Les grandes pirogues de guerre des Indiens, bateaux longs à construire [DU TERTRE écrit... « avant qu'ils eussent (les Caribs) commercé avec eux (les Européens), ils y consumaient des années entières...] ont dû certainement disparaître très rapidement, l'état de guerre plus ou moins latent, qui existait entre les Indiens et les occupants, ne permettant pas aux premiers la mise en chantier d'embarcations faciles à incendier ⁽¹⁾.

Le type qui a subsisté a sans doute été restreint rapidement aux pirogues de transport utilisées sous le vent des îles ou aux canots de pêche.

Le creusage des « acajous rouges » a été complètement abandonné. Toutes les pirogues actuelles sont prises dans le « gommier » ou *Dacryodes hexandra* GRISB. Les techniques de travail ont été également modifiées comme nous le verrons plus loin et enfin l'emploi du nouveau bois, plus élastique que l'« acajou rouge », a amené le charpentier à soutenir les flancs des embarcations qu'il construisait, par une charpente transversale d'un type nouveau.

Les auteurs anciens ne signalent jamais d'éperon à propos des pirogues Caribs ou Arawaks. De plus il ne semble pas que les pirogues creusées encore par les Indiens des Guyanes ou du pourtour caraïbe portent jamais l'éperon qui caractérise le « gommier » des Petites Antilles.

En conclusion, la pirogue martiniquaise semble, à plus d'un titre, très différente des pirogues Caribes de l'époque de la conquête.

II. — DESCRIPTION DU « GOMMIER »

Nous désignerons, au cours de cette description, la partie de la pirogue qui est creusée dans le tronc du « gommier » (*Dacryodes hexandra* GRISE.) sous le nom de bois-creux (fig. 1); les

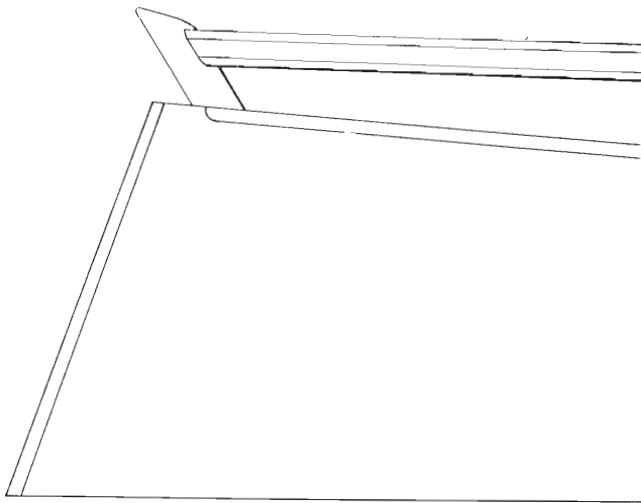


FIG. 2. — Profil d'étrave d'un « gommier » martiniquais.

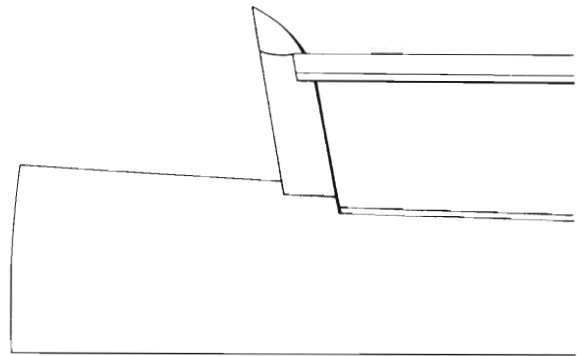


FIG. 3. — Profil d'étrave d'un « gommier » lucien.

auteurs britanniques qui ont étudié les pirogues appellent cette partie *dug-out* ou *shell*; quelquefois, ce terme sert à désigner, dans les textes anglais, l'ensemble de la pirogue, bois-creux et bordés rapportés.

(1) DU TERTRE, t. I, p. 431, à propos d'une expédition effectuée à La Grenade par les colons martiniquais, écrit : « ...Ce qui rendit la victoire plus complète, ce fut qu'ayant trouvé toutes les pirogues et tous les canots dans une rivière, il (M. LE COMTE, parent de DU PARQUET, gouverneur de La Martinique) s'en saisit... »

Le bois-creux, qui forme le fond de la pirogue martiniquaise, peut atteindre une longueur de 7 à 9 m hors-tout lorsqu'il s'agit de grands « gommiers »; le plus souvent, le bois-creux mesure entre 5,50 m et 7,20 m. Sa largeur, prise au maître-bau atteint au plus 0,90 m. La section du tronc ouvert, au maître-bau, n'est pas tout à fait semi-circulaire et sa profondeur atteint 40 cm.

L'une des extrémités du bois-creux forme la partie inférieure de l'étrave (fig. 2, 3, 4); celle-ci est haute, très comprimée latéralement; elle se termine par un long éperon tranchant projeté très avant. Cet éperon appelé « pince » en patois créole, a un profil triangulaire dans les pirogues construites à La Martinique ou à La Dominique. Les grands gommiers à deux mâts de Sainte-Lucie ont une étrave prolongée par un grand éperon rectangulaire, lui-même doublé d'une plaque de tôle (fig. 5).

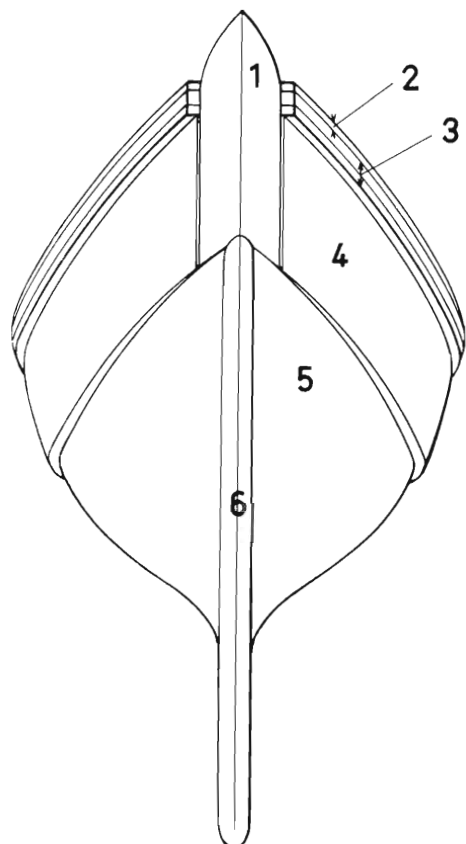


FIG. 4. — « Gommier » vu de l'avant :
1) « nœud »; 2) plat-bord; 3) serre de plat-bord; 4) bordé; 5) bois-creux; 6) « pince ».

L'autre extrémité du bois-creux est également très amincie et la section de la poupe est tranchante (fig. 6); son profil est en général perpendiculaire au plan qui limite l'ouverture du bois-creux, mais il arrive souvent que le talon de la poupe soit légèrement rejeté en arrière si bien que l'étrave étroite qui est fixé au-dessus du bois-creux et qui reçoit l'extrémité des virures ne surplombe pas ledit talon (fig. 7).

Les flancs du bois-creux sont dolés et polis; il n'y a pas de discontinuité brutale entre eux et la semelle; les courbes sont souvent très harmonieuses. La section du « gommier », qui dessine un triangle à angle inférieur très vif au niveau de la poupe est presque semi-circulaire au niveau du maître-bau (fig. 8); la quille est alors presque nulle, marquée seulement par une nervure légère, doublée d'une latte (fig. 8).

Extérieurement au bois-creux vient se fixer, de chaque côté, une unique large virure, montée à clin (fig. 1 et 8).

Ces virures sont en bois de gommier et, comme durant la phase de la construction du bois-creux qui consiste à ouvrir le tronc du « gommier », la hauteur des flancs au niveau du maître-bau a été considérablement diminuée par le gauchissement des bords, les virures sont beaucoup plus larges en leur centre qu'à leurs extrémités. Au niveau de l'étrave, à leur jonction sur le « nœud », elles ont environ 22 à 23 cm de largeur; 36 à 38 cm au maître-bau; une vingtaine de cm seulement au niveau du tableau arrière (fig. 10).

Ces virures viennent se fixer à l'avant sur une pièce de bois appelée « nœud » en patois (ou « oua-ga-ba »?). Le nœud est en général façonné dans un morceau de « cèdre blanc » (*Tecoma leucoxyton* MART.) qui s'engage à tenon dans le bois-creux. Le nœud domine l'étrave largement et fait un angle d'environ 60°, ouvert vers l'avant, avec le plan qui limite l'ouverture du bois-creux (fig. 1 et 2). Les virures s'engagent dans des râblures taillées dans le nœud qui les dépasse d'une quinzaine de centimètres. Un plastron étroit vient quelquefois renforcer la jonction virure-étrave.

En arrière, les virures viennent s'assembler contre un tableau étroit fait d'une pièce de bois épaisse (fig. 6), en forme de trapèze isocèle, dont la plus grande base, supérieure, mesure quinze centimètres environ. Le tableau est renforcé, à l'intérieur et contre le méplat du bois-creux par une pièce transversale qui joue le rôle de membrure de tableau et sert aussi à assurer le joint entre le gommier proprement dit et le tableau.

La charpente transversale du « gommier » est simple; elle se compose :

— de six à sept courbes (fig. 8) (appelées « cou'bes » ou même « cou'mes en patois); le rôle de ces courbes est de maintenir la forme et de renforcer le bois-creux; elles sont, au moins pour celles des extrémités, taillées dans des fourches de « poirier-pays » (appelé encore « poirier-blanc » : *Tabebuia pallida* MIERS, subspec. *pentaphylla* BUREAU et SCHUM.). Ces fourches sont choisies par l'artisan sur les arbres vivants, coupées et écorcées; elles sèchent longtemps le long des cases.

Les courbes se terminent au niveau de l'ouverture du bois-creux. Un anguiller qui permet la circulation et l'évacuation de l'eau, est taillé dans chacune des courbes, dans l'axe du bois-creux.

Les extrémités des branches des courbes sont arrondies et viennent se raccorder avec les bords du bois-creux.

— des « taquets » (fig. 8), robustes pièces de « poirier blanc » sont fixés le long des courbes; ils doublent l'effet des premières et, dépassant celles-ci vers le haut ils rejoignent le niveau de la lisse. Leur rôle est de maintenir en place les virures rapportées. Ils sont ajustés sur le bois-creux et entaillés pour prévoir l'épaulement que constitue l'épaisseur de ce dernier et viennent mourir en s'arrondissant au niveau de la lisse. En général les taquets n'atteignent point la région axiale de la semelle; ils se terminent par un arrondi.

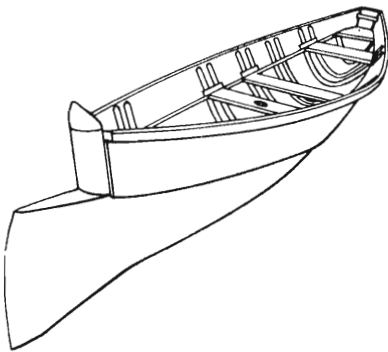


FIG. 5. — Silhouette d'un « gommier » de Sainte-Lucie : remarquer le long éperon rectangulaire, ici dégagé de la tôle qui le plus souvent le prolonge et le protège.

A l'avant, une pièce de bois dur, en forme de V massif (fig. 1) consolide l'ensemble bois-creux virures; elle est appelée « sabot » en patois et sert effectivement de sabot d'emplanture au mât. Elle est ajustée avec précision au fond sur le bois-creux, un anguiller axial étant prévu toutefois pour permettre l'évacuation de l'eau de mer; elle est entaillée, de chaque côté, pour prendre la forme de la virure rapportée, et chacune de ses branches, traversant le banc d'emplanture, se termine légèrement en dessous de la lisse.

La mortaise où vient s'emplanter le mât est creusée dans l'angle du V; un canal de section suffisante est percé pour permettre l'écoulement de l'eau de suintement qui pourrait s'accumuler dans ladite mortaise.

Enfin une équerre épaisse joint les deux virures et le nœud; elle est séparée du banc d'emplanture par un petit espace, de façon à éviter la détérioration du bois par l'humidité qui pourrait s'accumuler entre eux (fig. 1).

Des bancs, appelés « totes » (du caraïbe « totaka » : soutenir, supporter) complètent la charpente transversale; on compte en général 5 bancs pour une pirogue mesurant 7,20 m de longueur. Les bancs destinés à soutenir les mâts, dans les pirogues de Sainte-Lucie, sont fixés à demeure sur le bois-creux ainsi que quelquefois celui du barreur; ce dernier est toutefois souvent amovible, l'espace situé entre la dernière courbe et l'arcaste étant utilisé comme petit coffre et la « tote » formant alors couvercle.

Les autres bancs, bancs de nage, sont amovibles et par conséquent ne servent point de soutien transversal.

Le tableau arrière est, comme nous l'avons déjà écrit, très étroit. Il est fixé sur un large méplat du bois-creux et est doublé intérieurement d'une membrure de tableau, qui vers l'avant s'appuie sur une équerre épaisse. Les deux branches de la dernière courbe viennent se fixer sur les deux extrémités de cette équerre. L'ensemble de ces pièces donne, à l'arrière de la pirogue, une solidité suffisante.

Toutefois, on note en plus, chez la plupart des « gommiers » martiniquais et chez les pirogues que nous avons pu observer à Castries (Sainte-Lucie) la présence d'une pièce appelée « tourterelle » qui joint transversalement les virures rapportées en les traversant. Il s'agit d'une pièce de bois cylindrique de 3 à 4 cm de diamètre, assez souvent remplacée par une tige de fer filetée à ses deux extrémités et alors maintenue en place par des écrous.

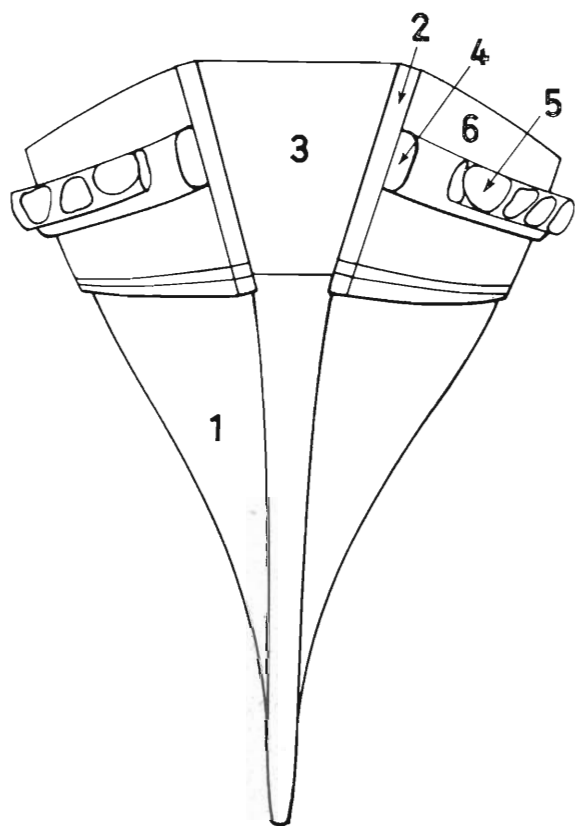


FIG. 6. — « Gommier » vu de l'arrière : 1) bois-creux ; 2) bordé ; 3) tableau ; 4) serre de plat-bord ; 5) engrenage avec ses crans ; 6) éluvage.

Un gommier a en général trois postes de nage, le barreur à l'arrière, aidant les rameurs avec sa pagaie.

Le gouvernail, extérieur, est long et à safran étroit (fig. 9) ; il dépasse largement le talon de poupe (50 à 60 cm) ; il porte des aiguillots de cuivre, de laiton ou de fer qui viennent s'engager à jeu dans des fémellots de même métal. Ceux-ci sont fixés par bride à la poupe étroite, celui du talon étant plus écarté du bois ce qui éloigne évidemment le safran du gouvernail de la poupe. La mèche du gouvernail s'engage dans une barre très longue et mince, très facile à dégager du tenon de la dite mèche.

Le mât, unique dans le cas des « gommiers » martiniquais, est amovible (fig. 10). Il est fait de bambou ou de « bois côte » (*Tapura guianensis* AUBL.) ou de « bois violon » (*Guatteria* sp.). Il mesure de 3,40 m à 3,80 de longueur. Une boucle de cordage, dite « est'ope », (estrope) est

Une serre de plat-bord (fig. 1 et 6) confectionnée avec une latte mince de bois dur, court à l'extérieur le long des virures rapportées. Une autre latte joue le rôle de plat-bord et vient coiffer la virure et la susdite serre.

On note, sur la plupart des grands « gommiers » de la région du Vauclin et de la côte orientale de La Martinique, la présence d'une pièce supplémentaire, clouée de chaque côté de l'arrière, à l'extérieur des virures et au-dessous d'un petit exhaussement de ladite virure. Il s'agit de l'« engrenage » (fig. 6). Cette pièce qui est confectionnée en bois dur mesure en général plus d'un mètre de longueur (1,15 m) sur 7 à 8 cm de largeur ; elle est entaillée, extérieurement, de 6 à 8 crans profonds. C'est dans ces crans que vient se caler la grande pagaie avec laquelle le barreur dirige la pirogue lorsqu'il navigue au-dessus de hauts fonds coralliens recouverts de quelques dizaines de cm d'eau ce qui interdit l'utilisation du gouvernail.

Les tolets sont constitués par des pièces de bois fixées à l'intérieur des virures ; en général le tolet est fixé entre deux taquets qu'il joint, ce qui consolide la charpente ; il est de niveau avec la serre de plat-bord. Deux cabillots de bois dur sont engagés dans la toletière. Ils sont garnis de « paille » de bananier lorsque le pêcheur veut une nage silencieuse : quand il pêche le mullet ou les balaous au filet maillant par exemple.

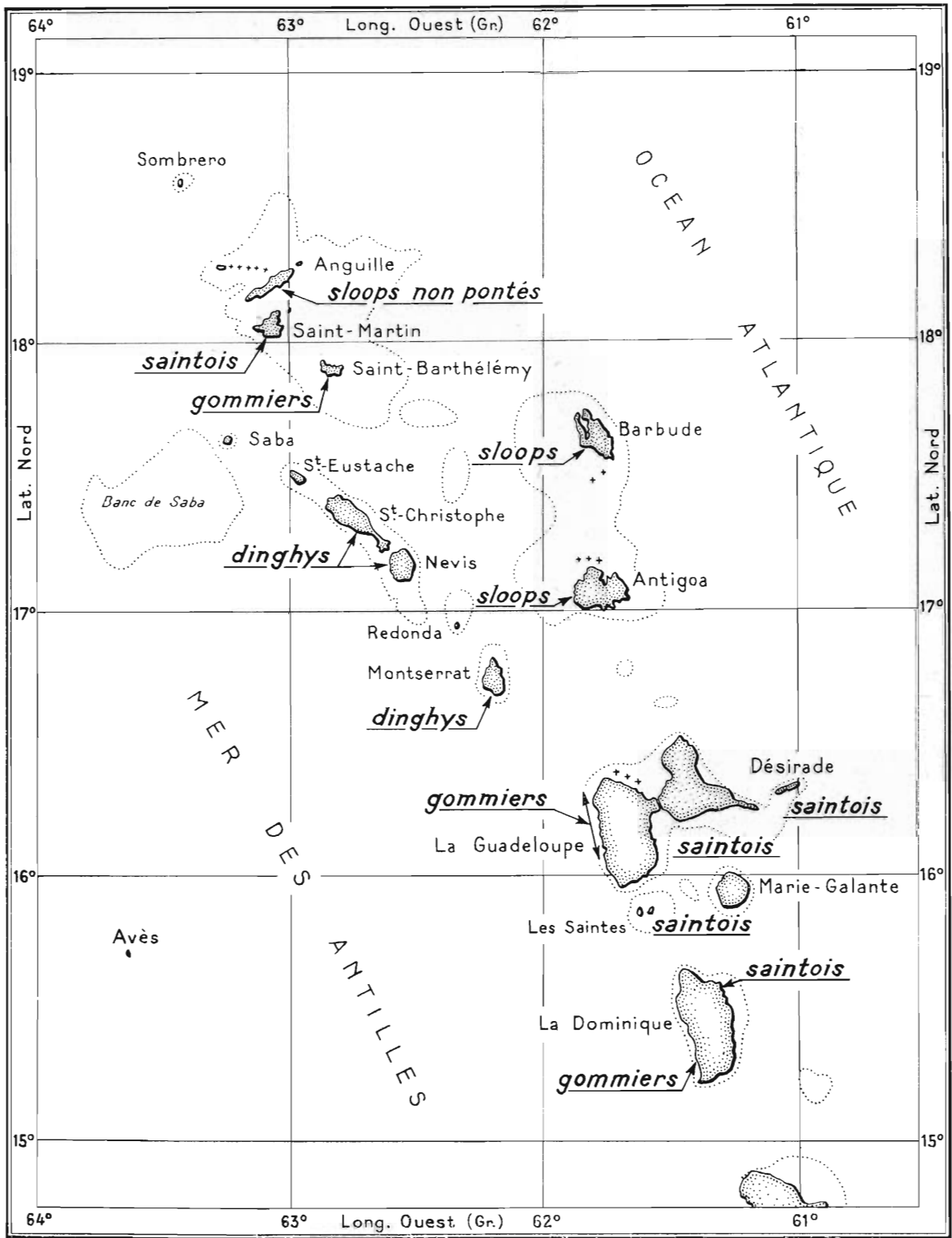
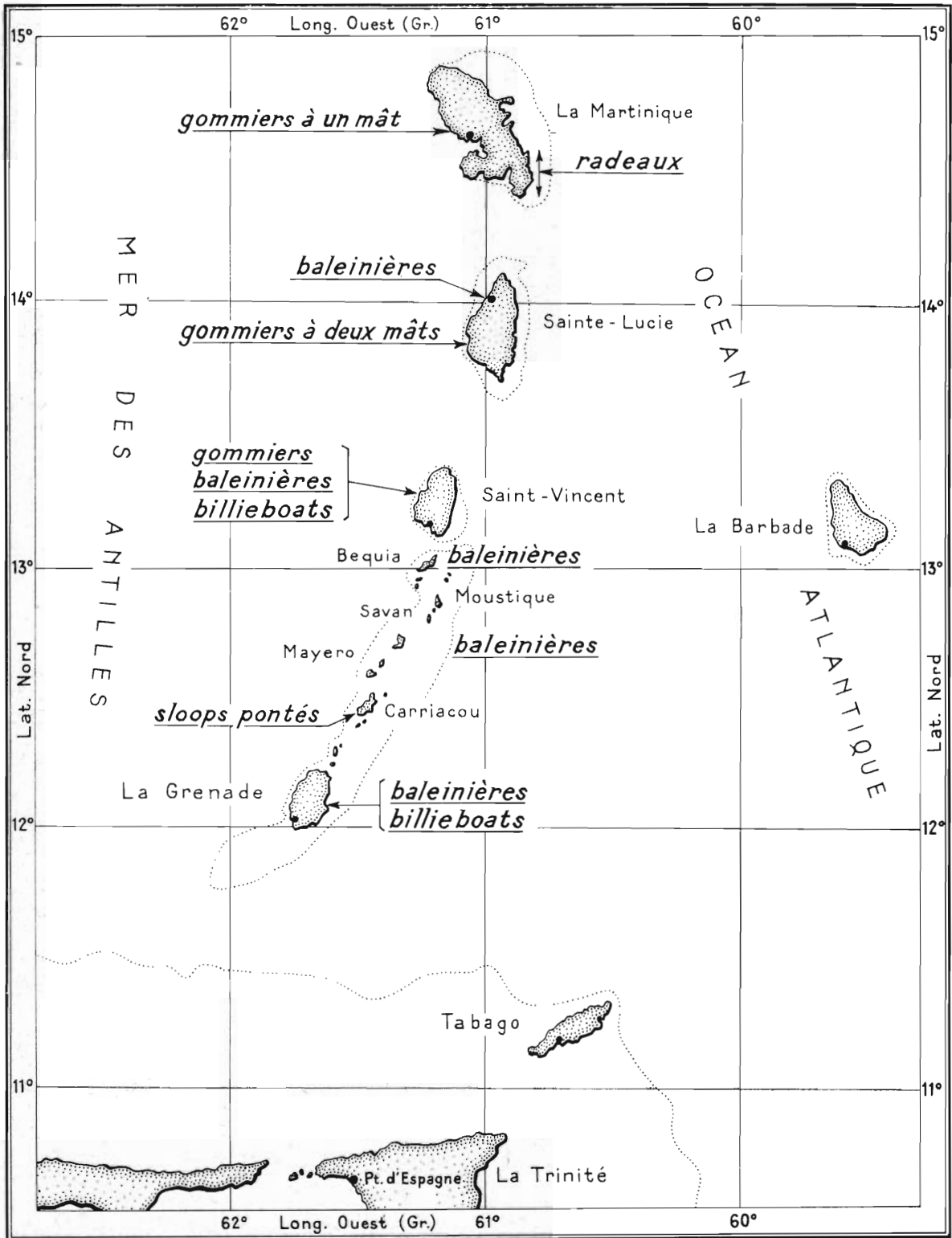


FIG. 12. — Cartes de répartition d



aux de pêche des Petites Antilles.

fixée au-dessus du banc d'emplanture; elle sert d'appui à la « vergue », c'est-à-dire au tangon ou livarde qui tend la voile en diagonale. Cet espar mesure de 3,60 m à 3,70 m de longueur; il est fait en bois suffisamment élastique pour résister aux efforts qui lui sont demandés; il s'engage dans un œil de la ralingue, au point de pic, qui, en patois, est appelé « peinture de grand voile ».

Les voiles des « gommiers » sont taillées non pas dans de la toile à voile, trop lourde pour les pirogues antillaises et surtout trop chère pour la bourse des pêcheurs, mais dans de la toile à usage domestique. Les sacs de farine importés sont déployés et ces laizes improvisées sont cousues pour être transformées en voiles. On voit ainsi apparaître les marques des farines d'Australie, de France ou du Canada sur les pirogues martiniquaises ou luciennes (fig. 10).

Elles sont soit carrées, soit rectangulaires. Une ralingue les borde sur les quatre côtés. A La Martinique la plupart des voiles sont fixées à demeure sur le mât, par la ralingue d'envergure. Les deux points d'amures sont fixes et des « bagues » faites avec des lianes ou de la ligne enverguent la voile au mât. Il y a de 7 à 9 « bagues ».

Une écoute est fixée à la patte de point d'écoute; elle est tenue par le barreur. Une manœuvre appelée en patois « balancine », frappée en tête de « vergue » est utilisée pour serrer la livarde.

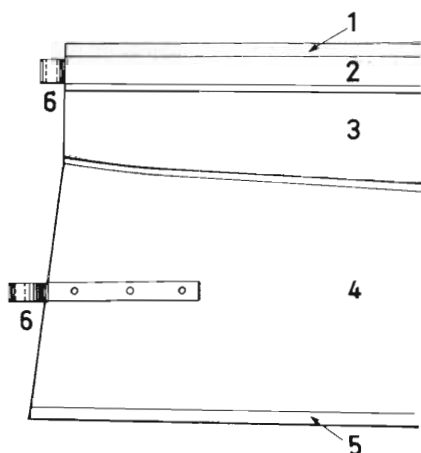


FIG. 7. — Profil de l'arrière d'un « gommier » : 1) plat-bord ; 2) serre de plat-bord ; 3) bordé ; 4) bois-creux ; 5) latte ; 6) fênelots.

Les « gommiers » de La Dominique et de Sainte-Lucie ont souvent deux voiles à livarde. La première est fixée à un mât court qui s'emplante dans la seconde « tote » sous laquelle se trouve un « sabot ». Elle mesure environ 1,80 m sur 1,20 m et prend le nom de « mizaine ». Elle est manœuvrée grâce à une écoute et une « balancine ». La seconde, fixée sur un mât emplanté dans la quatrième « tote », est beaucoup plus grande : elle mesure 2,10 m sur 3 m et reçoit le nom de « grand voile ».

Les « gommiers » peuvent être lestés avec des galets pris sur les grèves, mais, le plus souvent, lorsque le vent forcé, c'est un homme de l'équipage qui, accroché à un espar engagé au fond de la pirogue, fait contrepoids.

Sur la côte orientale de La Martinique, les pirogues de pêche sont appelées, pour gagner le large, à passer au-dessus de récifs coralliens affleurant très près de la surface. Le gouvernail est alors remplacé par une grande pagaie dont la forme et les dimensions semblent très proches de celles que les auteurs anciens décrivent à propos des pagaies utilisées par les Indiens « Caribs » pour gouverner leurs « canots ».

La « pagaie de gouverne » (prononcer pagaïlle) mesure deux mètres vingt de longueur environ (fig. 11). La pelle est allongée et mesure plus d'un mètre vingt; sa largeur est d'environ 27 à 30 cm. Confectionnées en bois dur : « bois caïmite » (*Chrysophyllum glabrum* JACQ.) ou en « bois quina » (*Exostemma caribbaeum* R. S.) elles sont prises dans la masse du bois ou bien encore la pelle vient s'ajuster dans une mortaise prévue dans le manche. La pelle a entre 2,5 et 3,5 cm d'épaisseur en son centre. Le diamètre du manche peut atteindre et même dépasser 4 cm.

Une béquille transversale, longue de quelque vingt-cinq centimètres, creusée d'une mortaise, vient se fixer sur un tenon taillé à l'extrémité du manche de la pagaie. La béquille et la pelle de la pagaie se trouvent dans le même plan. Cette béquille est tenue dans la main gauche, l'autre main servant à assurer la pagaie dans l'un des crans de l'« engrenage ».

Une perche est quelquefois utilisée pour propulser l'embarcation au-dessus des hauts fonds vasards des baies comme celle de Fort-de-France par exemple.

Il n'y a rien à dire des avirons utilisés sur les « gommiers »; adoptés rapidement par les Indiens « Caribs » pour remplacer les pagaies de nage ils sont étroits et relativement courts.

Le barreur, lorsque l'équipage rame, aide ses coéquipiers avec un aviron court appelé « pagaie », utilisé sans tolet.

L'équipement du gommier comprend encore un « coui », demi calebasse qui a de multiples usages; servant tantôt à vider l'eau qui envahit le bateau, tantôt à arroser les voiles pour les rendre moins perméables à l'air, soit encore à distribuer les appâts.

Enfin un ou deux « boutous », massues de bois lourd servent à assommer les gros poissons, thons, requins ou « dorades » et sont toujours cachés sous le banc avant ou à l'arrière.

III. — PLACE DU « GOMMIER » DANS L'INDUSTRIE DE LA PÊCHE (fig. 12)

Il y a seulement quelques dizaines d'années, la pêche était effectuée dans les eaux des Petites Antilles à bord de pirogues analogues à celles que nous voyons actuellement à la Martinique.

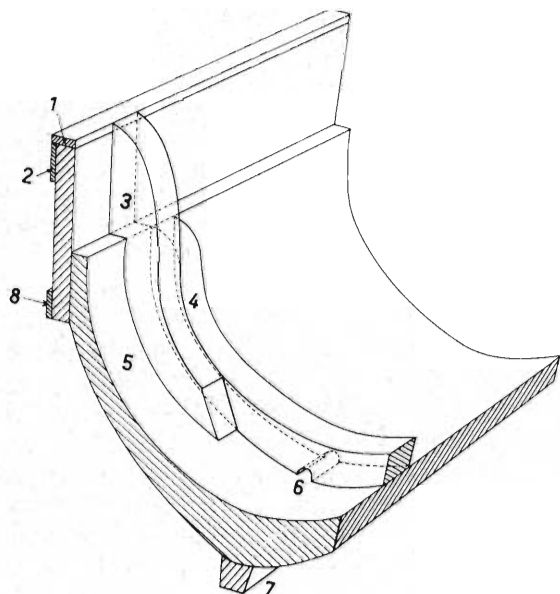


FIG. 8. — Coupe schématique d'un « gommier » :
1) latte de plat-bord ; 2) serre de plat-bord ; 3) « taquet » ; 4) « cou'be » ; 5) bois-creux ; 6) an-guille ; 7) latte ; 8) ceinture.

Deux faits sont venus modifier cet état de choses :

— le remplacement progressif, dans l'archipel guadeloupéen, du « gommier » par le « saintois », barque de type européen.

— dans les îles du Sud, la substitution à la pirogue, d'embarcations du type de la baleinière; baleinières introduites à Bequia (archipel des Grenadines) par l'industrie de la pêche aux étacés qui s'y établit au milieu du XIX^e siècle.

De plus, dans le Nord, des sloops, pontés ou non, furent petit à petit utilisés pour la pêche à la ligne du poisson de fond. On trouve ces voiliers à l'Anguille et à Antigua. Des sloops, originaires de Tortola (archipel des îles Vierges) exploient occasionnellement les fonds de l'île de La Barbude. Ces bateaux virginiens sont équipés de viviers à eau de mer où le poisson, capturé à la ligne, est conservé vivant.

Enfin les îles britanniques de Saint-Christophe, Nevis et Montserrat arment à la pêche des « dinghys » à voile, de faible tonnage.

Il semble qu'un facteur annexe ait aidé la transformation de la flottille de pêche : il s'agit de l'appauvrissement des forêts en arbres susceptibles d'être creusés; ce n'est pas toutefois là un facteur déterminant suffisant, puisqu'à Saint-Barthélemy, où la forêt est réduite à quelques fourrés et bosquets, le « gommier » est conservé, importé de La Dominique, sur le pont des goélettes rouges de Gustavia. De même, à La Martinique il reste peu de « gommiers » utilisables dans la forêt qui, partout, a reculé devant le défrichement; mais les pêcheurs créoles achètent leurs embarcations à La Dominique d'où elles sont introduites, plus ou moins légalement, dans l'île française.

À La Guadeloupe un certain nombre de « gommiers » est encore utilisé pour la pêche, particulièrement sur la côte sous-le-vent de Basse-Terre, dans les petits ports de Deshayes, Pointe-Noire, Vieux-Habitants, Anse à la Barque, mais les marins des Saintes, qui effectuent chaque année des migrations à partir de Terre-de-Haut et constituent des colonies saisonnières en certains

points des côtes guadeloupéennes, ont appris aux artisans de la grande île à construire l'embarcation des Saintes, si bien que, très rapidement, la pirogue monoxyle disparaît. Pourtant, La Guadeloupe est l'une des îles dont la forêt peut encore fournir des fûts de « gommiers » permettant la construction des « canots » créoles.

Actuellement, les îles où le « gommier » constitue encore la grande majorité des embarcations de pêche, sont, du nord au sud : La Dominique, La Martinique, Sainte-Lucie.

A La Dominique, quelques « saintois » sont armés à la pêche dans le petit port septentrional de Calishibie; tout le reste de la flotille de pêche est formé de pirogues. En 1945, BROWN donne, pour La Dominique :

464 canoës mesurant 5,40 m de longueur et plus,
535 canoës mesurant moins de 5,40 m.

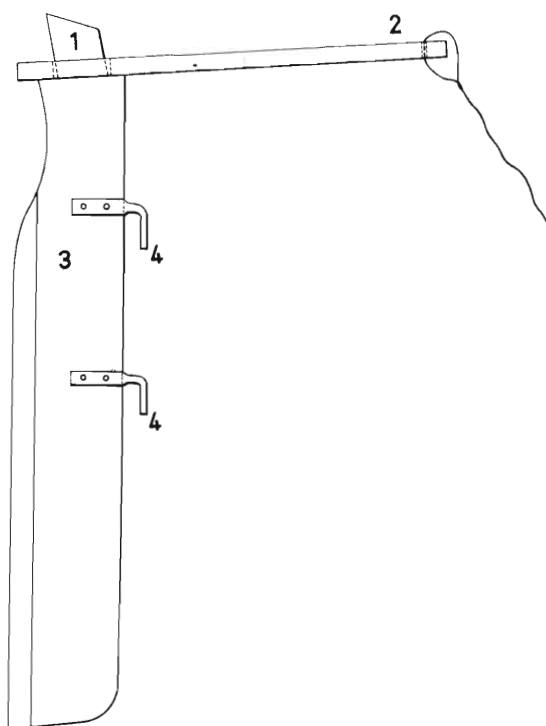


FIG. 9. — Gouvernail de « gommier » :
1) mèche ; 2) barre ; 3) safran ; 4) aiguillots.

Le transport des marchandises en rade foraine du Roseau, capital de l'île, est effectué à bord de grands gommiers et c'est un spectacle amusant que de voir les bagages, les marchandises et les voyageurs descendus, dans des filets, du paquebot Antilles dans des pirogues indiennes.

On recense à la Martinique (1956) plus d'un millier de « gommiers » armés à la pêche; on évalue les clandestins à environ 200. Le tonnage varierait entre 0,75 et 1,10 tonneau. Les dimensions hors-tout sont comprises entre 5,50 m et 7,20 m; la largeur entre 0,90 m et 1,10 m environ; le creux total n'excède jamais 0,80 m et est le plus souvent de 0,70 m.

Deux ou trois « saintois » sont employés par les pêcheurs. Une ou deux baleinières, importées de Bequia aux Grenadines sur une goélette, sont armées à la pêche.

La coopérative du Carbet et un patron de pêche de Tartane travaillaient avec des bateaux importés du Danemark et munis de semi-Diesel de 10 CV.

Enfin une goélette d'origine britannique, la Sea-Queen allait, en 1956, chercher le poisson rouge capturé par les pêcheurs britanniques de Bequia, Petit Nevis, Savan et Moustique. A la fin de 1956, une cale isolée munie d'un appareil frigorifique a été installée par les frigoristes de Port-d'Espagne, de La Trinidad sur le Sea-Queen.

L'île britannique de Sainte-Lucie utilise, pour la pêche, de nombreux « gommiers »; en 1945, BROWN comptait :

205 « gommiers » mesurant entre 6,60 m et 9 m.
224 « gommiers » — — 5,70 m et 6,60 m.
139 « gommiers » — — moins de 5,70 m.

Le port de Castries, capitale de Sainte-Lucie arme, de plus, à la pêche, une demi-douzaine de baleinières de 8,40 m de longueur hors-tout.

Les grands « gommiers » de Sainte-Lucie sont munis de deux mâts portant des voiles à livarde; ils sont propulsés uniquement à la voile ou à la rame : nous n'avons jamais observé de moteur sur les pirogues luciennes, que ce soit en 1950-1951 ou en 1956.

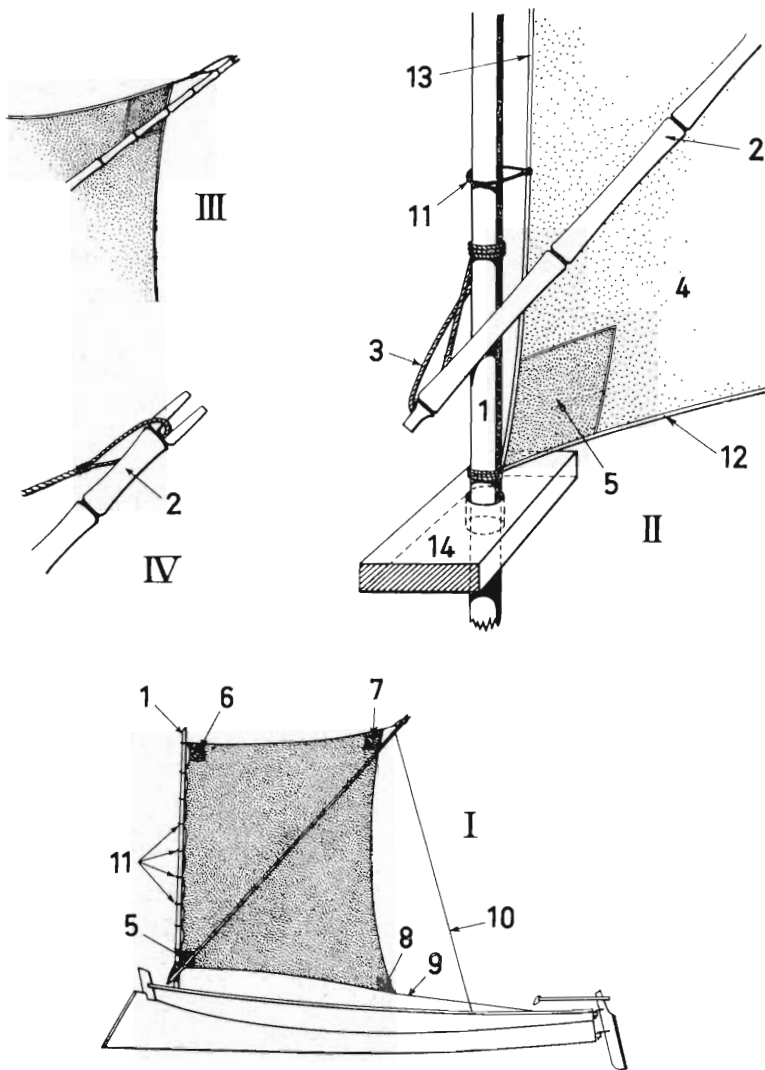


FIG. 10. — Gréement du « gommier ».

I. — « Gommier » sous voile.

- 1) mât ;
- 5) point d'amure ;
- 6) point de drisse (fixe) ;
- 7) point de pic ou « empointure » de voile ;
- 8) point d'écoute ,
- 9) écoute ;
- 10) « balancine » ;
- 11) « bagues ».

II. — Détail du gréement : pied du mât.

- 1) mât ;
- 2) livarde ou « vergue » ;
- 3) « est'op » ;
- 4) voile ;
- 5) renfort de point d'amure ;
- 11) « bague » ;
- 12) ralingue de fond ;
- 13) ralingue de chute au mât ;
- 14) banc d'emplanture.

III. — Détail du gréement : montage de la vergue.

IV. — 2) vergue.

Saint-Vincent, qui fut longtemps, avec La Dominique, le refuge des derniers Indiens Caribs (la déportation des « black Caribs » de St-Vincent sur l'île de Roatan, sur la côte nord du Honduras n'a eu lieu qu'en 1797), a très rapidement remplacé la pirogue monoxyle par la baleinière ou son dérivé, le « billieboat ».

BROWN, en 1945, compte :

- 22 bateaux mesurant de 6,60 m à 8,70 m de longueur
- 21 — — 5,10 m à 6,60 m —
- 123 — — 4,80 m et moins.

Les îles Grenadines dépendant de Saint-Vincent n'utilisent que des baleinières à dérive centrale (fig. 13, A et B), non pontées, ou des « billieboats ». La baleinière type est construite par les charpentiers de la baie de l'Amirauté, à Bequia. C'est une barque de forme très pure. Elle mesure

7,50 m hors-tout, 5,70 m à la quille; sa largeur est de 1,90 m au maître-bau. Elle est munie d'une dérive centrale de 1,35 m de longueur.

Les dispositions spéciales en vue de la pêche des cétacés sont:

— un conduit spécial, coupé dans la tête d'étrave et destiné à laisser passer le filin relié au harpon, une forte bitte d'amarrage située sur la hanche tribord arrière; la voilure comprend un grand foc avec un petit bout dehors (foc bordé très en arrière) utilisé sur les embarcations qui ne vont point à la pêche des cétacés, et une grande voile montée sur livarde et bôme de même longueur.

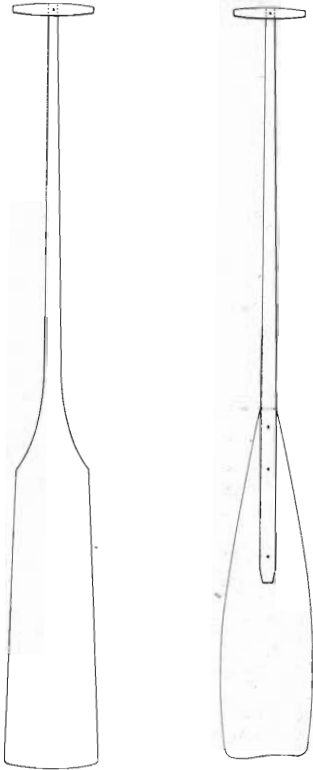


Fig. 11. — Pagaies de « gouverne » (côte orientale de La Martinique. Vauclín).

Les baleinières de plus petites tailles ont une longueur variant entre 3,90 m et 4,50 m à la quille et environ 6,30 m hors-tout. Elles portent de 5 à 6 hommes; celles qui ne mesurent que trois mètres à la quille pour 4,20 hors-tout portent 3 hommes seulement.

Le « billieboat », qui dérive de la baleinière et qui en est son diminutif, est très communément utilisé à Saint-Vincent et à La Grenade; il est terminé à ses deux extrémités comme un dinghy et mesure 2,70 m à la quille sur 3,90 m hors tout. Plus marin que le « gommier » il est toutefois moins rapide que ce dernier à la voile ou à l'aviron.

Dans les îles Grenadines dépendant de La Grenade, des baleinières et des « billieboats » sont également utilisés pour la pêche. De plus Carriacou et Petit Martinique arment des sloops pontés qui pratiquent la pêche sur le fond; ces bateaux restent plusieurs jours à la mer, les poissons capturés étant vidés à bord et séchés dans le grément, sauf la pêche du dernier jour de travail qui est livrée en frais à La Grenade.

A La Grenade, seuls, des baleinières et des « billieboats » sont armés à la pêche.

En conclusion, l'aire d'utilisation du « gommier » dans les Petites Antilles se restreint rapidement; la motorisation progressive des embarcations de pêche qui a commencé à La Martinique par l'adoption de moteurs hors-bord ⁽¹⁾ hâtera sans doute encore la transformation de la flotille, le Diesel ne pouvant être rationnellement monté sur des bateaux d'aussi faible tonnage ⁽²⁾.

Les « gommiers », à La Martinique comme dans les autres îles, sont tirés à terre lorsqu'ils ne sont pas utilisés. Les « canots de senne » seuls sont mouillés, leur présence à la mer signifiant que le tour de senner du propriétaire est retenu.

Le moteur est relevé non loin du rivage, le barreur fait décrire un demi-cercle à l'embarcation pour qu'elle se présente la poupe à terre et, à petits coups d'aviron, profitant des vagues, la pirogue est amenée jusqu'au point où elle est reçue sur des rouleaux. Elle est alors halée à bras d'homme jusqu'au sable sec après avoir été débarrassée de son lest constitué de gros galets; elle est ensuite intégralement vidée de son contenu, le nable est ouvert, le fond rincé à l'eau de mer après que les captures aient été chargées dans des paniers de bambou refendu.

Souvent le mât est laissé dans son emplanture jusqu'à ce que la voile soit sèche; il est alors enlevé et serré dans la case du pêcheur ou sous un appentis.

Un « carbet » rudimentaire : quatre pieux de bambou ou de « bois-pays », terminés par des fourches sur lesquelles viennent se poser des branches servant de support à un toit de branchages ou de « paille » de bananier, abrite le bateau des ardeurs du soleil.

(1) En 1956, nous avons pu noter que 13 marques de moteurs hors-bord étaient représentées à La Martinique (françaises, américaines, anglaises, scandinaves, etc.). La puissance de ces moteurs varie entre 5 et 25 CV.

(2) De petits Diesels auraient été montés toutefois sur les grandes pirogues monoxydes de La Jamaïque.

« Les « gommiers » de La Martinique sont peints de couleurs vives, alors que souvent ceux de Sainte-Lucie et plus encore de La Dominique sont à bois nu, le calfatage des fentes, des jointures des clins étant alors souligné de rouge ou de noir suivant les produits utilisés par l'artisan.

Les voiles sont écruées, le nom du pays d'importation et la marque des sacs de farine étant souvent visibles longtemps.

Les noms que les pêcheurs martiniquais donnent à leurs bateaux sont souvent très pittoresques; au cours de nos visites à la côte, nous avons noté quelques-uns de ces noms, parmi les plus amusants ou les plus étranges. Dans la liste qui suit, l'orthographe, souvent quelque peu fantaisiste, a été respectée.

Les Epoux Catholiques	Occupé
Manman mi moin	Gadé pour cor ou
Amour pu amour	Mi yoyo-a
Méfiez vous	Emmerdation
Après Dieu c'est nous mêmes	Je l'ai pris tard mais je l'ai pris quand même
Revanche aux traîtres	J'ai tord d'avoir raison
Fait ça zott lé	Sens unique
Jalousie des hommes	M ^{me} Zaza
Les 4 évangélistes	Le cuirassé Balthazard
Le Tribunal	L'armée de Macédoine
Vive la lettre B	La Rodale G.M.D.C.
Dit la vérité pas menti a sou y	La voix du peuple céleste
Oku	La vierge maîtresse
Avec le travail la terre	La bande raide
Bo-Fé-a	Les casse-cou de l'Est
Chance épouvantable	Mammaille ça changé
Ça pas a bien ça	Vive odorono
Cé ça qui douce	XX ^{ème} siècle
Christus natus est	Zombi en pau
Ça Huraud di a	Zizi et Caline
Duranda nom de quand	Mi chabine
Doudou mi toutt (Doudou voilà tout)	Mon hyppocampe
Débrouillard pas pêché	Ou sauté
Dieu protège les ignorants	Ou-ka-koué
Djobapt (souvenir d'une arrestation au régiment).	Pleurez sur vous
X ^{ème} station	L'Homme patient
Dieu soleil de justice	Royal de Beaufort
Évitez le scandale	Réjoui zott,
Eli Eli lama sabactani	Retraite a nou allé
Femme tombée	Trois personne en Dieu
Filli Dei te rocomas	Tulie y a pas d'amis
Façon de prendre	Pipi Suif
France d'abord	Occupé du corps

IV. — CONSTRUCTION

La construction des « gommiers » est simple et quoique exigeant certains tours de main, ne nécessite qu'un outillage rudimentaire. Jadis les Indiens n'avaient que des outils de pierre : haches et grattoirs; très vite, ils comprirent que les outils métalliques leur permettaient un travail plus rapide et le R.P. LABAT dit que les principaux éléments du troc avec les « sauvages » étaient les haches et les herminettes.

Le « gommier » est choisi dans la forêt; si l'arbre jugé convenable est éloigné du village, l'artisan construit rapidement un petit « carbet » de branchages pour l'abriter de la pluie lui et ses outils.

L'abattage à la hache a lieu traditionnellement à l'époque de la nouvelle lune; il s'agit là d'une croyance très fermement défendue par les pêcheurs créoles qui attachent aux variations de la lunaison beaucoup d'importance, tant pour la pêche que pour l'abattage de la plupart des bois qu'ils utilisent pour la construction de leurs engins : c'est ainsi que les gros bambous, qui servent à confectionner les flotteurs de nasses, sont également coupés à la nouvelle lune...

Les créoles prétendent qu'un bois coupé en dehors de cette époque pourrit rapidement ou est très facilement attaqué par les insectes foreurs et les tarets.

Fig. 13. — Baleinière de New-Bedford (Massachusetts).

Vue en plan d'une baleinière prête pour la pêche :

1. Etrangloir et rouleau. — 2. Encoche où se loge le fer du harpon. — 3. Raccord de la galoche et de la lisse. — 4. Peak avant où l'on love une partie de la ligne. — 5. Banc d'appui du harponneur. — 6. Manille de croc de hissage. — 7. Membrures. — 8. Plateforme du harponneur. — 9. Serre des bancs. — 10. Banc de nage du harponneur. — 11. Equerres des bancs. — 12. Renfort des bancs. — 13. Plancher. — 14. Emplanture des avirons. — 15. Emplanture de l'aviron dit de la « baille ». — 16. Banc d'implanture du mât. — 17. Collier de mât. — 18. Taquets des voiles. — 19. Banc du milieu. — 20. Puits de la dérive. — 21. Lisse. — 22. Banc de nage dit de la « baille ». — 23. Banc de nage arrière. — 24. Puisard pour le vidage du bateau. — 25. Bouchon de nable. — 26. Plancher de la chambre arrière. — 27. Banc de veille. — 28. Tille. — 29. Parties en cèdre de la tille. — 30. Semelle de renfort de la bitte. — 31. Bitte d'amarrage de la ligne. — 32. Manille de croc de hissage. — 33. Gouvernail. — 34. Barré. — 35. Toletières. — 36. Taquets d'arrêt de la ligne. Cette pièce de bois empêche la ligne de faucher l'équipage.

a) premier harpon ; b) second harpon. Ces deux harpons sont appelés dans le langage des baleiniers américains « live irons » ; c) harpons de réserve ; d) 3 lances ; e) couteau à baleine, ou pique à dépecer ; g) aviron du harponneur ; h) aviron du premier rameur ; i) aviron du milieu ; j) aviron de la « baille » ; k) aviron du chef de nage ; l) aviron utilisé par le patron d'embarcation pour barrer ; m) pagaies ; n) petite baille contenant, lovées, 75 brasses de ligne ; o) grande baille contenant, lovées, 225 brasses de ligne ; p) ligne ; q) mât abattu et voile serrée ; r) potence d'aviron de barre ; s) point de fixation de l'aviron de barre lorsqu'il n'est pas utilisé.

Vue latérale d'une baleinière de 30 pieds :

1. Etrave, étrangloir et rouleau. — 2. Banc d'appui du harponneur. — 3. Chandelier qui reçoit les manches de harpons. — 4. Banc de nage du harponneur. — 5. Pagaie. — 6. Harpons situés à babord ; les lances sont placées du bord opposé. — 7. Dames de nage. — 8. Banc du mât. — 9. Banc de nage du milieu. — 10. Banc de nage dit de la « baille ». — 11. Banc de nage arrière. — 12. Pique à dépecer. — 13. Baril contenant un fanal, un briquet, des allumettes, etc. — 14. Seau servant à écoper. — 15. Gouvernail. — 16. Dame destinée à l'aviron de barre. — 17. Anneau. — 18. Barre. — 19. Bitte d'amarrage. — 20. Bôme. — 21. Puits de dérive. — 22. Bordé. — 23. Corne. — 24. Mât. — 25. Quille et allonges de varangues. — 26. Ecoute. — 27. Carreau de plat-bord. — 28. Dérive. — 29. Vaignage.

Images de la baleinière utilisée par les baleiniers américains à l'époque où leurs navires travaillaient encore dans les eaux des Petites Antilles. C'est cette embarcation qui semble avoir été copiée par les charpentiers de Bequia (archipel des Grenadines).

Le tronc ébranché est façonné et creusé. Le terme créole est « fouillé ». Le travail est effectué à la hache et à l'herminette ainsi qu'avec un outil métallique qui a la forme d'un ciseau à bois dont le fer serait courbe.

Une longue mortaise est pratiquée dans le tronc : elle mesure une trentaine de centimètres de largeur et s'étend sur la longueur du fût sauf aux extrémités.

Il faut noter que les extrémités du bois-creux qui représenteront plus tard l'étrave et la poupe du bateau sont très fortement liées avec des lianes de façon à éviter l'éclatement du bois.

Le tronc allégé est transporté près de la case de l'artisan qui poursuit le travail. Il est placé sur un chantier primitif constitué de rondins. Les courbes de « poirier blanc » séchent non loin de là à l'ombre.

Le creusage du tronc, suivant l'ouvrier et l'application qu'il apporte à son travail, dure entre quatre jours et deux semaines.

On doit noter qu'à La Dominique où le creusage a lieu complètement dans la forêt, le transport du tronc creusé a lieu à bras d'homme à travers les ravins et les fourrés. Des trous sont percés dans l'étrave, des lianes sont passées au travers, et le futur « gommier » commence un premier voyage au son de chants rituels. Cette opération, appelée « hauling », est remplacée à La Martinique par un transport en camion où manque la note folklorique.

Le travail est poursuivi au village à l'ombre des arbres. Les flancs sont parfaits à l'herminette jusqu'à ce qu'ils aient atteints l'épaisseur de 3,5 cm sur les bords; l'épaisseur de la semelle peut être évaluée au maître-bau à 4 ou 5 cm.

L'étrave est elle-même taillée et polie. Une pièce de bois dur est proprement ajustée le long de la ligne oblique de l'étrave, de façon à l'empêcher de se fendre.

A ce stade, pour un « canot » de 7,20 m de longueur, on peut évaluer la largeur de l'ouverture pratiquée dans le bois à 45 ou 50 cm.

Le tronc est alors ouvert.

Pour cela on le remplit jusqu'à la moitié de galets et de sable noir ramassés sur la plage voisine. Certains constructeurs utilisent même uniquement du sable noir. Sous l'action du poids considérable du sable les bords du tronc commencent alors à s'ouvrir. L'artisan, qui a ajouté aux matériaux précités de l'eau de mer, surveille l'action du sable, arrosant de temps en temps, et favorisant ainsi le gauchissement des flancs de la barque.

Des petits feux sont allumés le long des bords du bois-creux; c'est le moment critique de la construction car la plupart des grandes fentes qui peuvent se former apparaissent à ce stade. Le « canot » s'ouvre alors complètement. Des pièces de bois sont introduites dans la cavité du bois-creux de façon à maintenir l'écartement des bords. Quand la largeur de l'ouverture atteint 0,90 m, au niveau du maître-bau, les feux sont éteints.

Cinq ou six courbes (voir description) sont alors ajustées à l'intérieur du bois-creux pour maintenir l'état de courbure qui a été atteint. Ces pièces de bois ont été choisies avec soin par l'artisan sur des arbres vivants qu'il surveille depuis des années. Elles sont taillées et ajustées avec soin. Les taquets, qui serviront à maintenir en place les virures rapportées, sont également taillés.

Le « nœud », pièce de bois de « cèdre blanc », est ajusté dans une mortaise creusée à l'avant du bois-creux. Deux râblures sont creusées dans ses angles postérieurs pour recevoir l'extrémité antérieure des virures.

Le tableau arrière est ajusté sur un méplat réservé sur l'extrémité postérieure du bois-creux. Les virures sont alors fixées sur les flancs du bois-creux. Ce travail, assez difficile, est réalisé au rabot. Les taquets sont ajustés ensuite.

Le « sabot » qui recevra le mât est fixé à l'avant; il est coiffé du banc ou de la « tote » d'emplanture et une forte équerre est clouée au-dessus. Deux étrésillons empêchent cette équerre d'être en contact avec le banc d'emplanture de façon à éviter toute possibilité d'accumulation d'eau entre les deux pièces.

L'arrière est terminé par jonction des virures avec une équerre épaisse.

L'ensemble virures-bois-creux est calfaté. Les produits employés ont une fabrication assez compliquée et sont malodorants. De l'étope de coton, trempée dans de l'huile de foie de requin bouillie avec des résines, est souvent employée. Les gommiers de La Dominique qui ne sont pas peints montrent ainsi des traînées rouges ou noires qui soulignent les fentes du bois et la jonction du clin.



PHOT. 1. — « *Saintois* ».



PHOT. 2. — « *Gommier* ». Retour de pêche :
requins « rélés » et « dorades ».



PHOT. 3. — *Arrière de gommier*
(le tableau).



PHOT. 4. — « *Gommier* » : *membrure et tourterelle.*

BIBLIOGRAPHIE

- BALLET (J.), 1875. — Les Caraïbes. — C. R. 1^{re} sess. Cong. int. *Américanistes*, 1, p. 394-407. — Description des embarcations caraïbes : « canoïa » et « couliala ». Cotes; construction, pagaies; pas de figures, pas de bibliographie.
- BIDAULT (J.), 1945. — Pirogues et pagaies. — Paris, J. Susse, 295 p., 300 dessins, 56 phot., 1 lexique.
- CONZEMIUS (E.), 1932. — Ethnographical survey of Miskito and Sumu Indians of Honduras and Nicaragua. — *Smith. Inst., Bur. Amer. Ethnol., Bull.* 106, 191 p., 1 fig., 10 pl., bibliogr. Description des canots de pêche des indiens Miskitos utilisés dans les lagons de la Mer Caraïbe et en haute mer, du rio Tinto au rio Punta Gorda. Appelés « dori ». Mesurent 12 m de long sur 1,50 m de large. Pas de virures surajoutées.
- DERVIN (H.), 1950. — Traité pratique pour la construction des bateaux en bois. T. I. Du kayak au bâtiment de charge. — Paris, Soc. Ed. géogr., marit., col., 214 p., 31 pl., plans de construction : A à P.
- DESCAMPS (P.), 1923. — Le rôle social de la pirogue. — *L'Anthropologie*, 33, p. 127-145. — L'auteur cite le « cotonnier » ou « fromager » *Ceiba pentranda* GAERTN comme arbre utilisé pour la construction des grandes pirogues des Caraïbes, p. 130.
- DU TERTRE (R.P. Jean-Baptiste), 1654. — Histoire générale des isles de Saint-Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique et autres dans l'Amérique, où l'on verra l'établissement des colonies françaises dans ces isles. — Paris, J. Langlois, in-4°, pièces liminaires et 481 p., cart.
- « 1667-1671. — Histoire générale des Antilles habitées par les Français. — Paris, T. Jolly, 1667-1671, 4 tomes en 3 vol., in-4°, front., cart., pl., t.
- FAWCETT (W.) et RENDLE (A. B.), 1920-1936. — Flora of Jamaica. Dicotyledones. — Londres, British Museum, 4 (2), p. 216-219, fig. 72-73; 5 (3) p. 299-301; 7 (5) p. 11-13, fig. 4.
- FERNANDEZ DE OVIEDO Y VALDES (G.), 1851-1855. — Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar Oceano. — Publicada la Real Academia de la historia cotejadel autor e ilustrada con la vida y el juicio de las obras del mismo, por D. José AMADOR DE LOS RIOS. — Madrid, impr. de la Real Academia de la Historia, 1851-1855, 3 part. en 4 vol., in-fol.
- FEWKES (J. W.), 1907. — The aborigines of Porto-Rico and neighboring islands. — 25th Ann. Rep. Bur. Americ. Ethnol. (1903-1904) : p. 1-220; 43 fig. dans le texte, pl. 1 à 93; p. 48-49 : « hunting and fishing »; p. 207-209, fig. 41.
- HURAUULT (J.) et FRIBOURG-BLANC (A.), 1948. — Mission astro-géodésique de l'Oyapoc (Guyane française), juillet à novembre 1947. — Rapp. fin mission, Inst. géogr. nat., 130 p. fig. 18, 19, 22, 23, 26, 27.
- « et SAUSSE (A.), 1949. — Mission astro-géodésique du Maroni (Guyane française), juillet à décembre 1948. — Rapp. fin mission, Inst. géogr. nat., 132 p.
- LABAT (R.P. J.-B.), O.P., 1722. — Nouveau voyage aux îles de l'Amérique contenant l'histoire naturelle de ces pays, l'origine, les mœurs, la religion et le gouvernement des habitants anciens et modernes, les guerres et événements singuliers qui y sont arrivés..., le commerce et les manufactures qui y sont établies. — Paris, G. Cavelier (et P. F. Giffard), 1722, 6 vol. in-12, pl., cart.
- LALUNG (H. DE), 1948. — Les Caraïbes... — Paris, Bourrellier, 1 vol., 95 p. 1 planche p. 49, montre une pirogue « bordée de bâche avec un tendelet »; elle est gréée d'une voile à livarde. Dessin d'une pagaie. Dans la même planche : une petite pirogue appelée « couillara »; enfin : dessin de « pagaye » ou espèce de rame.
- LOUGHLIN (E. H.), 1954. — The Truth about Voodoo. — *Nat. Hist.*, 63, apr. 1954, p. 168-179. — Une figure, p. 170, montre trois « bois-creux » haïtiens creusés assez grossièrement; poupe et proue relevées, pas de membrures visibles; moyen de propulsion : la perche maniée par un homme debout à l'arrière.
- OBER (F. A.), 1880. — Camps in the Caribbees, the adventures of a Naturalist in the Lesser Antilles. — Boston, Lee et Shepard.
- ROCHEFORT (C. DE), 1658. — Histoire naturelle et morale des îles Antilles de l'Amérique. — Rotterdam, A. Leers, 527 p. A partir de la page 324, tous les chapitres sont consacrés aux Indiens Caraïbes.
- ROUSE (I.), 1948. — The Arawaks. — *Bur. Amer. Ethnol., bull.* n° 143, Handbook of South American Indians, vol. 4, the Circum-Caribbean Tribes, p. 507-539, carte n° 10, pl. 86-92; importante bibliographie. Description des techniques de pêche arawaks; engins, filets, harpons... Description brève des pirogues appelées « canoa ».
- « 1948. — The Caribs. — *Bur. Amer. Ethnol., bull.* n° 143, Handbook of South American Indians, vol. 4, The Circum-Caribbean Tribes, p. 547-565, carte n° 10, pl. 93 à 98, importante bibliographie. Description rapide des pirogues monoxyles, des canoës et des radeaux de pêche; problème de la voilure.
- SOTOMAYOR (Don A. V. DE), 1788. — Historia geografica civil y politica de la isla de Puerto-Rico. P. 35 : ...« Las habia muy pequeñas, que llamaban Cayucos, y servian para el paso de los rios, ò viaje cortos... ». — L'auteur fait de larges emprunts à OVIEDO (lib. 6, f. 61, lib. 16, f. 128).
- STEHLE (H.), 1945. — Les types forestiers des Îles Caraïbes. — *Caribbean Forester*, 6, suppl., p. 273-474, 14 fig., bibliogr.
- « 1946. — Les poiriers des Antilles, un « puzzle » taxonomique (8^e contribution). — *Bull. Soc. bot. Fr.*, 93 (1-4), p. 29-36.

- TAYLOR (D. M.), 1938. — The Caribs of Dominica. — *Smiths Inst. Bur. Amer. Ethn., Bull.* 119, Anthrop. pap. n° 3, p. 103 à 160, pl. 13 à 18, fig. 11 à 37 dans le texte.
- « 1951. — The Black Carib of British Honduras. — *Viking Fund. Publ. Anthropol.*, n° 17, 1951, 176 p., 7 pl., phot., bibliographie; p. 59-61, la pêche; pl. 2, photographie d'une pirogue en construction (à extrémités pointues); herminettes métalliques utilisées.
- THOMAS (L.), 1953. — La Dominique et les derniers Caraïbes insulaires. — *Cahiers d'Outre-Mer*, 6, 1953, p. 37-60, 2 photo., pirogues en construction. P 27: « le canot ».
- TSCHOPIK (H., Jr.), 1955. — Filming Jungle fishermen. — *Natural History*, 64 (1), jan. 1955, p. 8-19. — Quatre photographies montrent les pirogues monoxyles des Indiens Conibo et Campas, rivière Shehuaya, Pérou. Bois-creux sans membrures; une plate-forme est prévue pour le maniement de la perche; pagaies à pelle lancéolée; ni bancs ni entretoises. Technique de l'enivrement des rivières. Fléchage des poissons enivrés.
- WEYER (E., Jr.), 1953-1954. — Assignment Amazon. — *Natural History* 62 (9), p. 408-415, part. II: Trois photographies montrent les pirogues monoxyles des Indiens Chavantes, rivière Xingu, Brésil. Des entretoises, analogues à celles qui sont décrites par le R.P. LABAT; les bancs de nage sont constitués par deux pièces de bois qui jouent sans doute le même rôle que les entretoises précitées. Pas de membrures.
- 62 (10), p. 454-463, part. III, 472: Une photographie montre une pirogue monoxyle en construction. Le tronc d'arbre, posé sur chantier, est creusé à l'herminette métallique; une petite plateforme est ménagée à l'une des extrémités; elle est occupée durant les voyages par l'homme qui manie la perche.
- 63 (1), p. 24-29, 46-47, part. IV: Trois photographies montrent les pirogues des Indiens Chavantes, rivière Xingu, Brésil. Pirogues monoxyles à « bois-creux » lisse intérieurement, propulsées à la pagaie et à la perche. Une photographie précise la forme des pagaies, longues d'un mètre trente; le manche est terminé par une poignée transversale.