

CONCARNEAU GRANDE PORTO DI PESCA DELLA FRANCIA

1. PREMESSA (*). - Fra tutte le regioni della Francia la Bretagna è quella che ha la maggiore importanza per l'attività della pesca, sia per il numero delle persone che a questa si dedicano sia per la quantità e il valore del prodotto annualmente sbarcato nei suoi porti. Ne è prova il fatto che quasi il 45% dei pescatori che si contano lungo tutto il litorale francese sono bretoni: si tratta in complesso di quasi 25 mila individui iscritti nei ruoli della pesca, per cui si può ritenere che nella sola Bretagna questa attività dia vita, direttamente, ad almeno 100 mila persone; ed a queste occorrerebbe aggiungere il numero di coloro che esplicano la loro attività nel commercio del pesce, come i mediatori e i loro dipendenti, e nelle attività complementari della pesca, come gli impiegati e gli operai dei cantieri e degli stabilimenti per la conservazione del pesce.

Le statistiche poi ci forniscono un'altra prova dell'importanza della pesca in Bretagna: fra i primi 10 porti francesi che nel 1962 hanno sbarcato più di 5000 tonn. di pesce fresco, 4 sono bretoni ed hanno fornito circa un terzo di tutto il quantitativo di

(*) Ho condotto il presente studio sul porto di Concarneau durante un mio soggiorno di alcuni mesi in Bretagna, avendo ottenuto una borsa di studio del C.N.R. per l'Università di Rennes. Sono molto grato al Prof. André Meynier, Direttore dell'Istituto di Geografia di quella Università, per i numerosi consigli che mi ha dato e per l'ospitalità concessami nel suo Istituto, nella cui Biblioteca ho potuto consultare numerose opere riguardanti la geografia fisica e umana della Bretagna. A Concarneau ho avuto un'accoglienza non meno cordiale dal Signor J. Herledan, Direttore dei Servizi Generali del Porto, dal Signor L. Le Dars, dello stesso Ufficio, e dal Signor J. Kerloc'h, Direttore del mercato del tonno, i quali mi hanno dato numerosi ragguagli e tutta la documentazione statistica relativa all'attività della pesca. Ringrazio vivamente tutti, ma in modo particolare il Sig. Le Dars, che mi ha fornito la spiegazione di molti quesiti che mi sono posto durante il lavoro.

pesce sbarcato in Francia nello stesso anno. Si rileva ancora che, se tra essi Boulogne è nettamente in testa per la quantità del prodotto, che oscilla ormai intorno alle 120 mila tonn., è pur vero che Lorient e Concarneau occupano nell'ordine i posti successivi nella graduatoria dei porti francesi di pesca. D'altra parte, se si tiene conto non della quantità, ma del valore dei prodotti pescati, si può notare che il primato della Bretagna si accentua ulteriormente. Infatti è solo grazie alle aringhe e agli sgombri che Boulogne prevale di gran lunga, mentre nei porti bretoni predominano specie più pregiate e perciò di maggior prezzo unitario. Si può calcolare, in proposito, che il valore di tutto il pesce sbarcato nei porti bretoni si avvicini alla metà del valore complessivo di tutto il prodotto della pesca francese.

L'attività della pesca, cui si potrebbero aggiungere anche gli allevamenti di ostriche e mitili, che danno pure un contributo notevole di reddito, non è però uniformemente distribuita fra le varie parti del litorale bretone. Infatti la costa meridionale, rivolta verso il G. di Guascogna, ha di gran lunga maggiore importanza di quella settentrionale, che è bagnata dalla Manica. In passato vi era stata una certa suddivisione di compiti tra le due parti del litorale bretone, nel senso che mentre in quella meridionale, che ha i suoi porti più importanti in Lorient e Concarneau, era diffusa la pesca costiera e di breve raggio, volta essenzialmente alla cattura di tonni e sardine, in quella settentrionale i pescatori, partendo dalle loro basi di Paimpol, Cancale, Tréguier, St-Malo, si dedicavano alla grande pesca del merluzzo, prima sui banchi di Terranova e poi lungo le coste dell'Islanda e della Groenlandia. Oggi però questa pesca è completamente decaduta e solo St-Malo arma ancora delle navi per la cattura del merluzzo nei mari settentrionali. Se si esclude dunque questo porto, in tutta la costa bretone del nord, dal Mont St-Michel alla rada di Brest, la pesca è ridotta a entità modestissima, quasi trascurabile, ed è praticata solo lungo le coste.

E' prova evidente di questa decadenza il fatto che da Cancale a Morlaix non si contano ormai che 2300-2500 pescatori, non pochi dei quali, oltre tutto, provengono dai porti della Bretagna meridionale. In quest'ultima invece la situazione è ben diversa, poiché alla pesca si dedicano qui non meno di 22.000 persone, cioè oltre i quattro quinti del numero complessivo dei pescatori della Bre-

tagna e vi si sbarca annualmente una quantità di pesce che sia in peso che in valore rappresenta una percentuale ancora maggiore di tutta la pesca della regione (1).

A determinare il grande sviluppo della pesca nei porti della Bretagna meridionale hanno concorso numerosi fattori, ma in primo luogo la pescosità del mare antistante, dovuta soprattutto alle migrazioni stagionali del tonno e delle sardine. Per lungo tempo infatti la pesca ha avuto carattere stagionale, in relazione con la presenza periodica di questi pesci in superficie e a breve distanza dalla costa, ma nonostante ciò essa ha conosciuto un intenso sviluppo anche perché ben presto furono costruiti nei principali porti numerosi stabilimenti per la conservazione del pesce. Vennero così stabilendosi tra pesca e industria conserviera strettissimi rapporti di interdipendenza che hanno avuto un ruolo fondamentale sullo sviluppo di questi porti.

Se la pesca della sardina e quella del tonno sono state all'origine dello sviluppo dei porti della Bretagna meridionale, negli ultimi decenni si è iniziata e sviluppata rapidamente, tanto da acquistare importanza maggiore delle altre, la pesca del pesce vario e pregiato da destinare al consumo diretto (pesce fresco). Questa pesca, che viene praticata con la rete a strascico (*chalut*), si è imposta dapprima nei porti più importanti, dove esistevano i capitali necessari per armare battelli provvisti delle attrezzature necessarie, mentre in quelli più piccoli i pescatori sono rimasti più a lungo fedeli ai metodi artigianali e alla pesca costiera. Tuttavia anche in questi piccoli porti la pesca del pesce vario, che consente redditi più elevati, è andata affermandosi negli ultimi tempi. Le statistiche mostrano che, anche quando non si è avuto un notevole declino degli apporti di pesce stagionale come quantità assoluta e come valore, si è avuto certamente un regresso notevole come importanza rela-

(1) Una trattazione veramente esauriente della pesca nella Bretagna meridionale, aggiornata fino agli anni della seconda guerra mondiale, è contenuta nel volume di C. ROBERT-MULLER, *Pêches et pêcheurs de la Bretagne atlantique*, opera lasciata incompiuta dall'Autore, ma terminata e riveduta da M. Le Lannou, Parigi, Colin, 1944. Si possono pure leggere con molto profitto le pagine dedicate alla pesca e al traffico marittimo nell'opera di M. LE LANNOU, *Géographie de la Bretagne*, in 2 voll., Rennes, Ed. Pléhon, 1950 e 1953. Dello stesso Autore è il breve articolo: *Pourquoi la Bretagne est-elle un pays de pêcheurs*, in « Annales de Bretagne », LII, 1945, pp. 70-73.

tiva. Per citare un esempio ricordiamo che a Concarneau, il porto che più direttamente ci interessa, il tonno rappresentava nel 1938 il 70% del valore del pesce sbarcato, mentre questa percentuale era scesa al 28 % nel 1950 (2) e al 19% nel 1962.

Lo sviluppo della pesca a strascico ha trasformato profondamente la struttura economica dei porti della Bretagna e ne ha pure modificato la gerarchia: così, ad esempio, Douarnenez, dove per qualche tempo i pescatori hanno continuato a praticare la pesca stagionale senza dedicarsi a quella a strascico, ha perduto il secondo posto fra i porti bretoni in favore proprio di Concarneau, che è tuttora in piena espansione. E' avvenuto dunque che solo i porti che hanno saputo adeguarsi a questo nuovo orientamento della pesca bretone, da un lato armando dei battelli in grado di svolgere diversi tipi di pesca nelle diverse stagioni e dall'altro dotandosi di un'adeguata attrezzatura per la rapida spedizione del pesce fresco verso i grandi mercati di consumo dell'interno, hanno potuto continuare il loro sviluppo fino al momento attuale. Tra questi porti Concarneau ha un posto di particolare rilievo, perché esso non solo si è adeguato assai bene a questa evoluzione, ma ne ha saputo fare la ragione principale del suo sviluppo recente, che è stato tanto rapido da permettergli ormai di contendere a Lorient il titolo di secondo porto di pesca di tutta la Francia.

2. ORIGINI DELLA CITTÀ E FASI DI SVILUPPO DELLA PESCA. - Concarneau è un centro sorto nell'alto Medioevo su un'isoletta della Baia di La Forêt, nel Finistère. Sembra che il suo primo nome fosse *Conq* (o *Conc*) *Kerné*, che significa « porto di Cornovaglia », da cui sarebbero derivati il nome di Conquerneau, che appare per la prima volta in un documento del 1489, e quindi il nome attuale (3). Le fonti storiche tramandano che nell'isola venne costruito un castello, nel XII secolo, e che esso venne completato nei due secoli successivi da altre fortificazioni che racchiusero nel loro perimetro l'intera isola. Tra la metà e la fine del '400, apparso ormai le armi da fuoco, furono innalzate nuove e più potenti fortificazioni, per volere dei Duchi di Bretagna, i quali

(2) M. LE LANNOU, *Géographie de la Bretagne*, Vol. II, p. 258.

(3) Foyer de l'Enseignement de Metz, *La vie d'un port, Concarneau sur l'Océane*. Metz, 1948, p. 7.

attribuivano a Concarneau una grande importanza come porto e come piazzaforte marittima. La città perciò andò sempre più popolandosi, per cui vennero sorgendo nuove abitazioni non più nell'isola, incapace ormai di contenere tutti gli abitanti, ma nell'antistante terraferma, sicché successivamente si dovette provvedere a racchiudere con mura anche questi nuovi quartieri. Sviluppatisi sempre più, Concarneau divenne una delle sette piazzeforti più importanti della Bretagna, sede di un governatore e di una guarnigione, ed assolse per lungo tempo questa funzione di città-fortezza. Verso la fine del secolo scorso, venute meno le ragioni che avevano determinato la creazione di un punto fortificato in questa parte del litorale francese, si pensò di abbattere la cinta muraria, ma questa decisione non venne mai attuata per l'opposizione degli abitanti che vollero conservare quelle mura che erano state testimoni di tutta la storia cittadina e che oggi conferiscono un aspetto tanto caratteristico al nucleo antico di Concarneau (*La Ville Close*).

a) *La pesca della sardina*. - Decaduta come centro fortificato, Concarneau non conobbe tuttavia un periodo di declino: dotata di un buon porto, la città poté sviluppare i traffici marittimi e lo sfruttamento delle risorse del mare, cui già da tempo si dedicava una parte della sua popolazione. Sappiamo infatti che fin dal XV secolo vi era fiorente la pesca della sardina, favorita dal fatto che questo pesce viene a lambire le coste del Finistère durante i mesi estivi. Tale attività raggiunse un grande sviluppo nei primi anni del '500, ma decadde nei decenni successivi quando i bretoni cominciarono a recarsi in numero sempre crescente sui banchi di Terranova, riportandone ingenti quantitativi di merluzzo. La pesca della sardina tuttavia non venne abbandonata del tutto perché essa richiedeva dei piccoli battelli e perciò dei piccoli capitali e offriva modesti, ma immediati guadagni. Nel '700, grazie all'introduzione del metodo di conservazione basato sulla salagione e la pressatura delle sardine, si ebbe una nuova espansione, che le guerre della fine del secolo e dei primi anni dell'800 dovevano ancora arrestare. Dopo il 1820 si ebbe una nuova ripresa e intorno alla metà del secolo Concarneau era ormai diventato un grande porto sardiniero che aveva stretto dei rapporti commerciali con

Nantes, La Rochelle e Bordeaux (4). Per valutare l'importanza del porto in quell'epoca non abbiamo dei dati precisi, soprattutto riguardo alla quantità di pesce sbarcato nei singoli anni. Abbiamo solo delle cifre che si riferiscono all'entità della flottiglia da pesca, attraverso le quali si può, sia pure indirettamente, seguire lo sviluppo del porto. Sappiamo così che nel 1770 Concarneau aveva 250 battelli sardinieri, diventati 300 nel 1820, 600 nel 1884 e infine 680 nel 1889. Questo numero, veramente elevato, dà un'idea

SBARCHI DI PESCE A CONCARNEAU DAL 1910 AL 1962
(valori annui e medie quinquennali - in tonn.)

ANNI	SARDINE	TONNO	PESCE VARIO	TOTALE
1910	1.550	2.400	—	3.950
1911-15	950	1.150	—	2.100
1916-20	2.100	182	—	2.282
1921-25	2.465	2.410	—	4.875
1926-30	990	3.230	—	4.220
1931-35	830	4.535	—	5.365
1936-40	494	4.550	974	6.018
1941-45	86	1.576	6.992	8.654
1946-50	877	2.758	14.367	18.002
1951	2.252	2.843	15.905	21.000
1952	1.308	2.687	19.648	23.643
1953	2.505	2.484	22.231	27.220
1954	3.575	1.894	23.105	28.574
1955	1.921	2.196	24.748	28.865
1956	5.766	1.828	26.705	34.299
1957	1.027	2.656	28.695	32.378
1958	1.581	6.707	34.041	42.329
1959	1.123	4.750	40.792	46.665
1960	1.708	5.379	41.008	48.095
1961	1.051	6.243	41.750	49.044
1962	2.723	4.242	37.560	48.525

(4) Le sardine erano inviate a La Rochelle e a Bordeaux per essere destinate al consumo in quelle città, dalle quali, ma soprattutto da La Rochelle, Concarneau riceveva in cambio del sale. A Nantes invece le sardine erano acquistate da grandi imprese commerciali che provvedevano alle spedizioni nell'interno della Francia. Per la pesca e il commercio della sardina in Bretagna si può vedere, oltre alla già citata opera del Robert-Muller, quella più recente di P. OSTERMEYER, *Le marché de la sardine bretonne*. Rennes, Facoltà di Scienze Econom., 1954.

dell'importanza che aveva assunto Concarneau come porto sardiniero.

Ciò era avvenuto anche per il fatto che intorno alla metà del secolo scorso, dopo la scoperta del processo di conservazione delle sardine sott'olio, erano sorti nella città i primi stabilimenti conservieri, il cui numero doveva aumentare abbastanza rapidamente nei decenni successivi, tanto che nel 1881 se ne contavano già 17. La quantità di pesce sbarcato divenne da allora sempre più cospicua, ma si può dire che i pescatori lavorassero quasi esclusivamente per le industrie, dato che solo una minima parte del pescato poteva essere assorbita fresca dalla popolazione locale. L'attività commerciale di un tempo venne perciò a cessare e Concarneau si trasformò pian piano in un centro autonomo, quasi chiuso, perché il prodotto della pesca era lavorato sul posto e veniva destinato al consumo solo attraverso l'elaborazione industriale.

La pesca della sardina però conosce delle forti oscillazioni e talvolta delle vere e proprie crisi, connesse non con cause esterne, ma proprio con le mutevoli vicende delle migrazioni di questo pesce, che in certi anni diserta quasi del tutto le coste della Bretagna: ciò avvenne, ad esempio, in diversi anni del decennio 1880-1890 e tra il 1902 e il 1910. Numerose furono le annate di scarsissimi apporti, talvolta però compensate da altre di pesca eccezionale, come quella registratasi nel 1909, quando vennero pescate ben 5500 tonn. di pesce. Furono proprio queste annate fortunate che impedirono il completo abbandono della pesca della sardina; tuttavia la crisi gravissima del 1902-1910 fu tale da indurre molti pescatori a rivolgersi verso altre attività. Oltre tutto, la scarsa produzione continuò negli anni successivi, come mostra il fatto che nel 1911 e nei due anni successivi la quantità di pesce sbarcato era scesa a meno di 550 tonnellate.

Una sensibile ripresa si ebbe dopo il 1919: per vari anni la media del prodotto pescato si mantenne superiore alle 2000 tonn. e nel 1921 si superarono addirittura le 4000 tonn.: Concarneau ritornò, sia pure per breve tempo, ad essere uno dei principali porti sardinieri di Francia. Infatti nel periodo 1918-24 si poté registrare una media pari a 2450 tonn., corrispondenti all'incirca al 12% della media della produzione globale francese di sardine

nello stesso periodo. Poi la produzione di Concarneau ritornò a diminuire, fino a toccare la cifra di 250 tonn. nel 1935, che rappresenta la quantità più bassa che si conosca dalla fine del XIX secolo in poi. La media annua del periodo 1931-38 si abbassò perciò notevolmente rispetto a quella degli anni precedenti, scendendo a sole 690 tonn., corrispondenti ora al solo 7,5% della produzione totale francese. Nel 1938, l'anno abitualmente considerato di riferimento per il periodo prebellico, la quantità di sardine sbarcate a Concarneau scese a 447 tonn., mentre gli altri porti bretoni avevano registrato, nello stesso anno, degli apporti particolarmente abbondanti; nel 1938 infatti la quantità totale sbarcata in Bretagna (13.600 tonn.) rappresentò il 39% dell'intera produzione francese.

Se il tonnellaggio del pesce sbarcato nel porto ha presentato delle oscillazioni di anno in anno, sia pure nel quadro di una gene-

VARIAZIONI DELLA FLOTTIGLIA DA PESCA DI CONCARNEAU
(numero di pescherecci)

ANNI	Pesca della sardina	Pesca del tonno	Pesca del pesce vario	Pesca del tonno e pesce vario	TOTALE
1910	560	22	—	—	582
1911-15	365	28	—	—	393
1916-20	228	25	—	—	253
1921-25	244	74	—	—	318
1926-30	170	121	—	—	291
1931-35	56	155	—	—	211
1936-40	41	125	24	17	207
1941-45	32	104	36	30	202
1946-50	48	64	61	46	219
1951	49	24	68	47	188
1952	48	15	68	48	179
1953	53	10	69	47	179
1954	56	—	70	44	170
1955	50	—	73	37	160
1956	40	15	63	52	169
1957	39	18	68	61	186
1958	38	17	79	63	197
1959	40	27	49	66	182
1960	35	19	55	71	180
1961	37	25	60	65	187
1962	40	26	67	56	189

rale flessione degli apporti, la flottiglia delle imbarcazioni dedite a questa pesca ha invece subito una costante diminuzione nel periodo compreso fra le due guerre mondiali. I battelli sardinieri infatti erano ancora 560 nel 1910 (già notevolmente diminuiti dunque rispetto al 1880), ma scesero a 180 nel 1916. Dopo la guerra il loro numero aumentò di nuovo, quando anche la quantità di sardine pescate aveva segnato un sensibile aumento, ma non tardò molto l'inizio di una diminuzione continua e forte: 59 pescherecci nel 1932 e solo 38 nel 1938. E' vero che nel tempo in cui un gran numero di vecchi pescherecci andava in disarmo ne vennero costruiti degli altri di maggior tonnellaggio e dotati di motore, ciascuno dei quali in grado di catturare una quantità di sardine maggiore di quella portata dai battelli di vecchio tipo, ma la potenzialità complessiva della flottiglia sardiniera di Concarneau risultò notevolmente diminuita rispetto agli inizi del secolo (5).

b) *La pesca del tonno*. - Abbiamo visto come la crisi dei primi anni del secolo abbia indotto molti pescatori ad abbandonare la pesca della sardina. Fu quello il momento in cui ebbe inizio a Concarneau la pesca del tonno, che molti tentarono appunto per cercarvi quegli alti e sicuri redditi che la campagna della sardina più non forniva. Vi fu certamente anche la spinta dell'industria conserviera, che aveva imprescindibili necessità di approvvigionamento, per cui si può dire che questa attività ebbe inizio anche per compensare la forte e continua flessione degli apporti di sardine, che ormai era in atto da tempo.

La pesca del tonno venne dunque introdotta a Concarneau alla vigilia della prima guerra mondiale, mentre in altri porti dell'Atlantico, come Les Sables d'Olonne, La Rochelle, St-Jean de Luz e nelle isole di Groix, Yeu e Ré, essa era praticata fin dalla metà

(5) Pur disponendo dei dati relativi al numero dei pescherecci iscritti nel porto e di quelli sulla quantità di sardine sbarcate, non è possibile calcolare l'apporto medio per battello in varie epoche, dato che nel tonnello complessivo è compresa una parte sbarcata da pescherecci provenienti da altre basi. La presenza dell'industria conserviera, infatti, aveva richiamato da piccoli porti numerosi pescherecci, che venivano a Concarneau perché qui i pescatori erano certi di trovare degli acquirenti per tutto il prodotto pescato. Per le stesse ragioni non è possibile calcolare l'apporto medio di un peschereccio praticante la pesca del tonno o la pesca a strascico. Una cifra, e pur approssimata, si può dare solo per i pescherecci attualmente in attività.

del secolo scorso (6). Qualche tentativo di armare dei battelli per la pesca del tonno, in verità, era stata fatta a Concarneau fin dal 1891, ma queste iniziative non ebbero successo: evidentemente era piuttosto difficile per chi aveva sempre pescato le sardine assimilare tecniche nuove e prendere nuove abitudini. Gli stabilimenti conservieri però avevano cominciato, in quegli anni, a lavorare il tonno, che acquistavano da battelli provenienti da altri porti. Concarneau cioè era già diventato un importante mercato del tonno anche quando il porto non armava ancora neppure un battello per la pesca di questo pesce. Nuovi tentativi vennero fatti nel 1906 e questa volta con esito positivo, per cui da quell'anno si cominciò ad armare dei pescherecci per la campagna estiva del tonno.

I progressi nell'armamento però non furono molto rapidi, tanto che alla vigilia della prima guerra mondiale si contavano appena una decina di battelli attrezzati per la cattura dei tonni. Gli acquisti effettuati dalle industrie conserviere intanto andavano aumentando: erano saliti a 1250 tonn. nel 1901 e tale quantità doveva aumentare negli anni successivi, così da portare Concarneau al primo posto fra i porti francesi per il peso totale di tonni sbarcati. Negli anni più vicini al primo conflitto mondiale questo primato gli venne però tolto dall'isola di Groix (7).

La crisi bellica venne a Concarneau negli ultimi anni del conflitto (solo 4 battelli per la pesca del tonno nel 1917 e appena 35 tonn. pescate), ma due anni dopo la fine della guerra si poterono già registrare dei rapidissimi progressi: 1800 tonn. di tonni nel 1921 e 3600 nel 1924. La media dei 7 anni 1918-1924 poté salire pertanto a 1400 tonn. all'anno, nonostante che nei primi due anni di quel periodo gli apporti di pesce fossero stati pressoché insignificanti. E' da notare inoltre che, mentre nella pesca delle

(6) Da notare che il tonno che si cattura nel Golfo di Guascogna è il cosiddetto tonno bianco, che i francesi chiamano « germon » (*Thynnus alalunga* o anche *Germo alalunga*). Per le questioni relative alla pesca del tonno in Bretagna sono di fondamentale importanza le opere seguenti: C. ROBERT-MULLER, *La pêche et la conserve du thon dans la Bretagne de l'Atlantique*. Travaux de l'Inst. de Géogr. de l'Univ. de Rennes, n. 10, 1937; A. KREBS, *Le thon. Sa pêche et son utilisation sur les côtes françaises de l'Atlantique*. Parigi, Soc. d'Edit. Géogr., Marit. et Coloniales, 1936; G. BELLOC, *La pêche du thon blanc ou germon*, in « Manuel des Pêches Marit. Françaises », fasc. 2 delle *Memoires de l'Off. des Pêches Marit.*; série spec., n. 10, 1935.

(7) A. KREBS, *op. cit.*, p. 50.

sardine la forte produzione dell'immediato dopoguerra fu seguita da una nuova grave flessione, nella pesca del tonno si registrarono invece sempre nuovi progressi: dalle 3600 tonn. del 1924 alle 5700 del 1931. Lo sviluppo della pesca del tonno è rilevabile anche dal numero dei pescherecci armati nel porto: se ne contavano infatti 41 nel 1919, subito dopo la guerra, e 158 nel 1934. In quell'anno Concarneau ritornò nuovamente alla testa dei porti francesi per la pesca e la vendita del tonno, avendo superato tutti i suoi rivali di un tempo (8).

Fino alla vigilia della seconda guerra mondiale gli apporti di tonno furono assai cospicui, tanto che per il decennio 1931-40 si è calcolata una media di 4500 tonn. all'anno; nel 1938 ne furono sbarcate addirittura 5260 tonn. Va rilevato comunque che a una produzione in costante aumento ha corrisposto una notevole diminuzione nel numero dei pescherecci a partire dal 1935: in quell'anno se ne contavano 167 e solo 121 nel 1938. Avvenne nella pesca del tonno quanto era accaduto in quella della sardina e cioè che un gran numero di vecchi battelli a vela messi in disarmo non furono sostituiti da altrettante nuove unità, ma da un minor numero di pescherecci dotati di motore e in grado di riportare dai banchi di pesca una maggiore quantità di tonni. Anche in questo caso però la potenzialità complessiva della flottiglia ne risultò diminuita (9). Osserviamo infine che se la pesca del tonno ebbe tale sviluppo nel periodo fra le due guerre ciò si dovette anche al fatto che le industrie conserviere assicuravano l'acquisto dell'intero prodotto, che pagavano anche a buon prezzo. Tali industrie conobbero infatti un periodo di forte espansione in quegli anni, quando una sola di esse poteva vantarsi di mettere in scatola un milione di kg. di tonno all'anno e si proclamava la più forte produttrice di tonno in conserva del mondo.

c) *La pesca del pesce vario.* - La pesca del tonno, come del resto quella della sardina, presentava tuttavia un aspetto negativo,

(8) Nel 1934 infatti la situazione era la seguente: al primo posto il porto di Concarneau con 5117 tonn., seguito dall'isola di Groix con 1518 e poi da Douarnenez e St-Jean de Luz con 910 e 667 tonn., rispettivamente (da A. KREBS, *op. cit.*, p. 88).

(9) Si tenga presente comunque che una parte dei tonni sbarcati a Concarneau proveniva da battelli iscritti in altri porti, come si è già detto in precedenza.

costituito dal suo carattere stagionale, che costringeva i pescatori a rimanere disoccupati o a dedicarsi ad altre attività durante i mesi invernali. Per ovviare a questo inconveniente, nel periodo compreso fra le due guerre mondiali erano state prese diverse iniziative, tra le quali quella di tentare, nei mesi invernali, la pesca del pesce vario mediante pescherecci dotati di reti a strascico (*chalutage*). I più robusti fra i battelli sardinieri, così attrezzati, cominciarono a frequentare i banchi del G. di Guascogna, riportandone notevoli quantità di pesce. I risultati furono giudicati soddisfacenti e da allora diversi armatori, vista la possibilità di un lavoro continuo per tutti i mesi dell'anno, fecero costruire dei pescherecci più grandi, con motori della potenza di 60-70 CV, da adibire alla sola pesca a strascico (*chalutiers*). Dal 1935 in poi si costruirono dei pescherecci anche più potenti, in quanto forniti di motori di 150 CV e di reti che potevano dragare il fondo marino fino a 300 m. di profondità. Questi battelli erano in grado di pescare non solo sui banchi esistenti dinanzi alla Bretagna, ma anche su quelli più lontani, che si estendono dalla Galizia alle coste della Scozia. Inoltre ci si orientò verso la costruzione di battelli di tipo misto (*chalutiers-thoniers*), di eguale potenza dei precedenti e capaci di svolgere in estate la pesca del tonno e in inverno quella a strascico per la cattura di pesci vari. Pertanto nel 1938 la flottiglia da pesca di Concarneau risultava così costituita: 38 battelli per la pesca delle sardine, 106 pescherecci a vela per la campagna del tonno, 40 pescherecci a motore per la pesca a strascico, dei quali però 15 erano battelli di tipo misto.

La pesca a strascico, sia quella di breve raggio che quella di altura, ultima venuta nella storia di Concarneau, era ormai decisamente affermata: la quantità di pesce fresco sbarcata nel porto, che era stata trascurabile nel 1936, toccò le 445 tonn. nel 1938, per triplicarsi nell'anno successivo. Con l'avvento di questa pesca, che apportava grandi quantitativi di pesce fresco da destinare al consumo diretto, Concarneau dovette attrezzarsi per la rapida spedizione del prodotto verso l'interno della Francia, ma poté così riprendere e allargare sempre più quell'attività commerciale che la pesca della sardina e quella del tonno non potevano consentire.

3. I FATTORI DELLO SVILUPPO DELLA PESCA. - Dopo aver tratteggiato le varie fasi dello sviluppo della pesca a Concarneau, esaminiamo ora i fattori che hanno reso possibile l'insorgenza e i rapidi progressi di questa attività.

Anzitutto è da ricordare la presenza di un'insenatura ben protetta e di facile accesso, che offre un sicuro rifugio ai battelli da pesca. Il porto di Concarneau infatti si apre nella costa orientale della baia di La Forêt (fig. 1), anzi in una piccola incisione di questo litorale, corrispondente all'estuario del fiume Moros. La baia di La Forêt è aperta verso sud, e così anche la piccola insenatura entro la quale si trova il porto, ma una penisola che si protende nel mare a mezzogiorno della città difende lo specchio d'acqua contro le mareggiate provenienti da quella direzione. Inoltre va rilevato che proprio all'ingresso della piccola insenatura sorge un'isoletta (quella su cui è sita la Ville Close), la quale lascia ai suoi lati due stretti canali, uno solo dei quali però è navigabile. Per queste condizioni il porto è al sicuro dalle mareggiate di tutte le direzioni. Solo l'avamporto è un po' esposto al mare di sud-ovest, dal quale però lo protegge un lungo molo a gomito, costruito sulla punta che chiude l'insenatura. In complesso, il porto gode di condizioni naturali favorevolissime, e può offrire un sicuro rifugio alle navi che abbiano un pescaggio non superiore a 3 m.: è questa infatti la profondità che si trova all'ingresso del canale durante le più basse maree dell'anno (10). La marea raggiunge nella zona un'altezza massima di m. 5,50, cioè di m. 2,75 al di sopra e al di sotto del livello medio del mare.

Importante fattore è poi la posizione del porto rispetto ai banchi di pesca (fig. 1). Abbiamo visto che la pesca della sardina ha potuto svilupparsi già molti secoli addietro per il fatto che questo pesce durante le sue migrazioni stagionali appare nella baia di La Forêt proprio dinanzi a Concarneau, nei mesi da maggio a ottobre. La pesca infatti si svolge lungo il litorale della Bretagna meridionale, dalla penisola di Quiberon all'estrema punta del Fi-

(10) Praticamente l'entrata è consentita anche a navi che abbiano un pescaggio un po' maggiore, in quanto solo in pochissimi giorni dell'anno la marea raggiunge i valori più bassi. Per quanto riguarda l'altezza della marea lungo le coste della Francia si può vedere il breve articolo di J. ROUCH, *L'amplitude de la marée sur les côtes de France*, in « Ann. de Géogr. », Vol. XXXV (1926), n. 1, pp. 80-82.

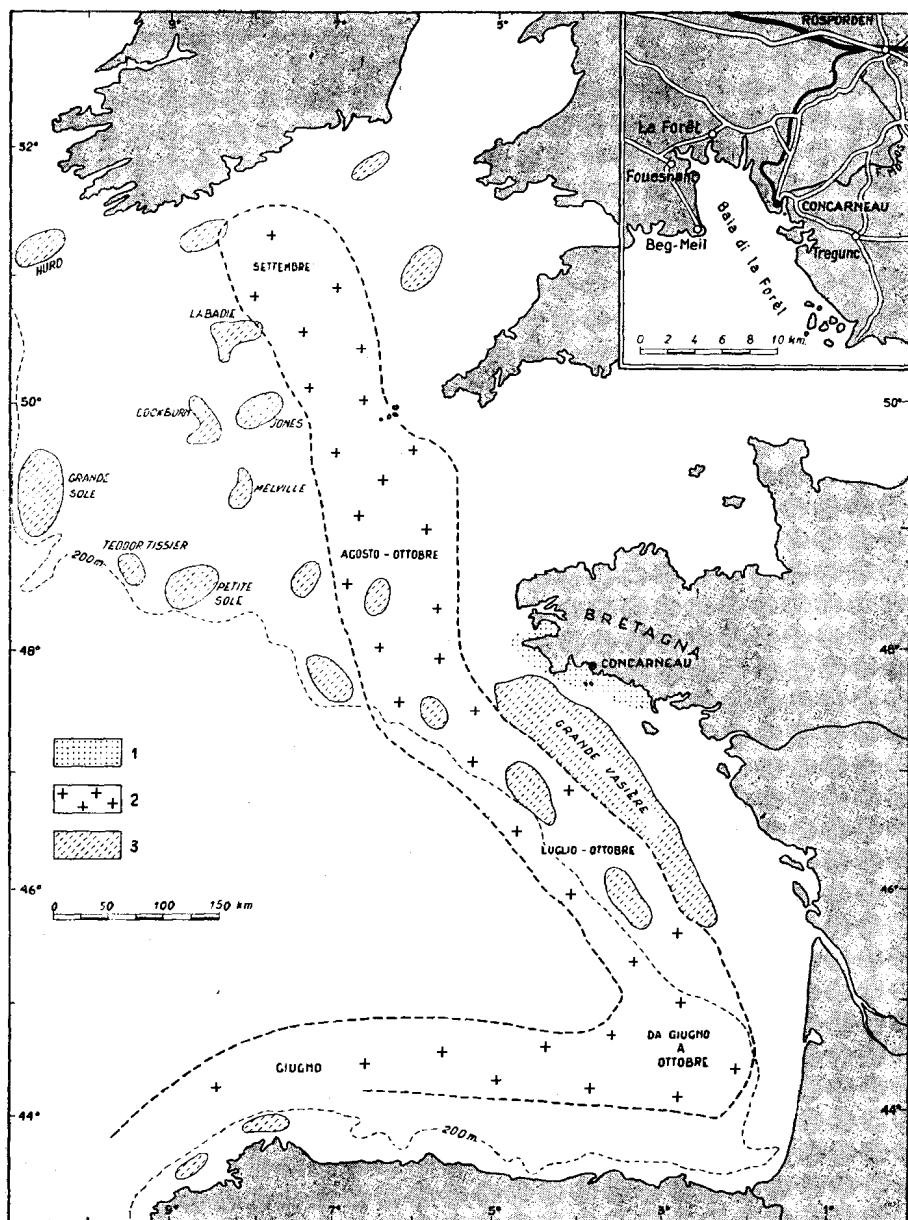


FIG. 1. — I BANCHI DI PESCA PIU' FREQUENTATI DAI PESCHERECCI DI CONCARNEAU.

1, area di pesca della sardina; 2, area di pesca del tonno bianco; 3, principali banchi di pesca del pesce vario. Nel riquadro, la posizione del porto di Concarneau entro la Baia di La Forêt.

nistère. Anche per quanto riguarda la pesca del tonno Concarneau si trova in buona posizione. Il tonno infatti nelle sue migrazioni stagionali risale in estate verso nord, dal Golfo di Biscaglia fino all'imboccatura della Manica, tenendosi però più al largo delle zone frequentate dalla sardina. Il porto di Concarneau è ben situato anche riguardo alla pesca a strascico, sia per quella a breve raggio che si svolge nella « Grande Vasière », sia per quella lontana che sfrutta i banchi molto pescosi situati al largo delle coste occidentali dell'Europa, dal 42° al 58° parallelo nord.

La Grande Vasière, il più grande fra i banchi di pesca vicini alla Bretagna, è una vasta area del fondo marino che si allunga con direzione NO-SE, dal Finistère fin quasi all'altezza dell'estuario della Gironda. Deve il suo nome al fatto di essere costituita da fango, mentre tutt'intorno il fondo è costituito da sedimenti sabbiosi e ciottolosi o da roccia. Essa occupa una lunga cavità, profonda da 80 a 130 m. e dominata dal lato del continente da uno strapiombo di 20-30 m., mentre verso il largo è limitata da un banco sabbioso che porta fino al bordo della piattaforma continentale. Più a sud non vi sono banchi particolarmente pescosi, eccetto che dinanzi alle coste della Galizia, ma a nord, nella piattaforma debolmente inclinata che si trova dinanzi alla Bretagna, alla Cornovaglia e all'Irlanda, se ne contano numerosi: i più famosi per la loro pescosità sono i banchi di Shamrock, La Chapelle, Parsons, La Grande Sole e la Petite Sole a nord-ovest di Brest, i banchi Cockburn, Jones, Labadie a occidente della Cornovaglia e quelli di Kinsale, Outer e Inner Dingle presso le coste dell'Irlanda. Lo sfruttamento di questi banchi lontani e di altri che si estendono tra l'Irlanda e la Scozia, sui quali si recano pure dei pescatori irlandesi e inglesi, si è manifestato molto redditizio, tanto che oggi la pesca a strascico si svolge normalmente dalla penisola iberica alle coste occidentali dell'arcipelago britannico.

Se le condizioni naturali, di cui ora abbiamo fatto cenno, hanno avuto un ruolo determinante in quanto costituiscono i presupposti fondamentali per l'insorgenza dell'attività peschereccia, non sono da trascurare altri fattori, umani ed economici, che hanno avuto pure notevole importanza.

Fra questi potremmo ricordare lo stesso passato storico della città, la quale, per poter assolvere al suo compito di piazzaforte

marittima, dovette sempre avere, ovviamente, un porto efficiente, al quale non mancarono mai le attenzioni dei governanti. Qui abitava una popolazione dedita fin dalle origini al lavoro sul mare e ricca perciò di grandi tradizioni marinare, che non disdegnava di affrontare il pericoloso mestiere di pescatore, nel quale, almeno nel passato, i guadagni non erano sempre commisurati alla dura fatica dell'uomo.

Un altro fattore dello sviluppo della pesca è da ricercarsi nella particolare forma di accordi esistenti fra armatori e pescatori riguardo alla retribuzione che spetta a questi ultimi. Infatti, a differenza di Lorient, tipico porto di pesca industriale nel quale i pescatori ricevono un salario fisso, qualunque sia il quantitativo di pesce pescato, a Concarneau il rapporto pescatore-armatore è stabilito per tradizione sulla base del sistema della *pêche à la part*, in base al quale i pescatori sono remunerati in proporzione alla quantità di pesce che essi riportano dopo ogni uscita in mare. Particolari norme stabiliscono poi quali spese gravino sull'armatore e quali sull'equipaggio e quindi le percentuali di reddito spettanti agli uni e agli altri. Grazie a questi accordi gli armatori trovano facilmente gli equipaggi, i quali d'altra parte, per poter ottenere dei guadagni più elevati, sono indotti a lavorare il più possibile e ad aver cura del battello loro affidato. In questa forma di collaborazione tra armatori ed equipaggi, cioè fra capitale e lavoro, di cui tratteremo ancora nelle pagine seguenti, è una delle ragioni dello sviluppo della pesca a Concarneau.

Hanno agito positivamente, almeno sugli sviluppi recenti della pesca, anche gli aiuti finanziari concessi dallo Stato e dagli enti locali, e in particolare dalla Camera di Commercio di Quimper, che hanno permesso di costruire dei grandi mercati per la vendita del pesce e di dotare il porto di tutte le attrezzature necessarie alla rapida spedizione del pesce fresco: opere queste tanto più necessarie in quanto Concarneau, trovandosi quasi all'estremità della Bretagna, non è molto vicina, come lo sono invece Nantes, Dieppe, Fécamp e la stessa Boulogne, ai grandi centri urbani che sono i più forti consumatori di pesce fresco.

Infine non possiamo trascurare il ruolo importante che ha avuto l'industria conserviera. Si è già accennato infatti che negli



LA CITTA' E IL PORTO DI CONCARNEAU.

Si vedono il porticciolo di La Croix, l'avamposto e il porto di pesca. A destra l'estuario del F. Moros.



CONCARNEAU: L'AVAMPORTO E LA VILLE CLOSE.

Oltre il canale, il centro di Lanriec.



CONCARNEAU: IL PORTO DI PESCA.

In primo piano l'edificio della cooperativa dei pescatori e, dietro, la banchina Est.



CONCARNEAU: PESCHERECCI ACCOSTATI ALLA BANCHINA CARNOT, DINANZI AI GRANDI MERCATI DEL PESCE.

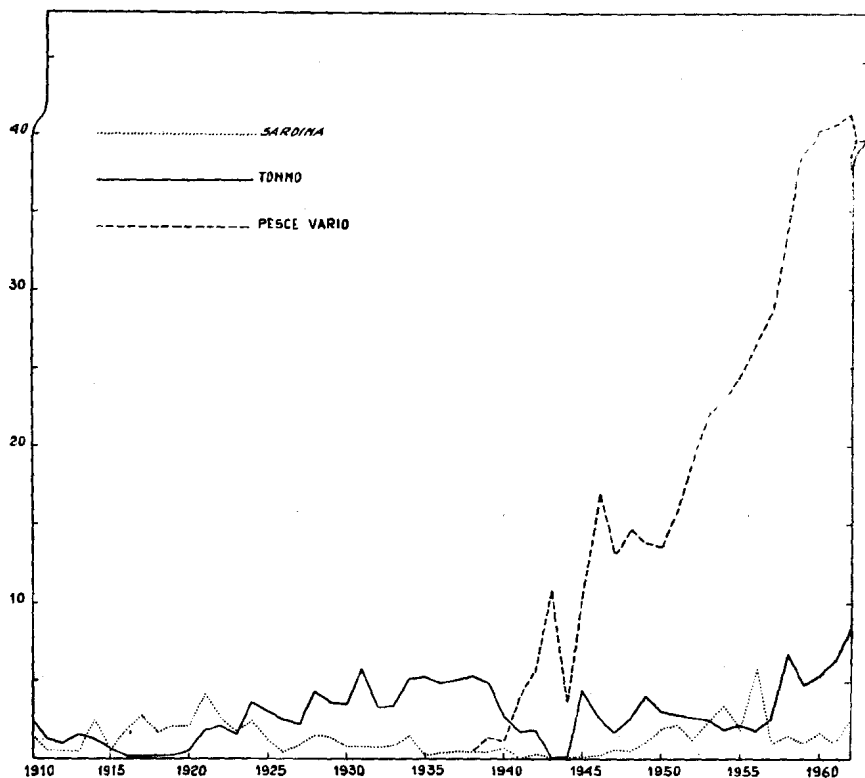


FIG. 2. — GLI APPORTI DI PESCE A CONCARNEAU DAL 1910 AL 1962
(in migliaia di tonn.).

anni precedenti la prima guerra mondiale, durante la crisi delle sardine, gli stabilimenti conservieri, per assicurarsi i necessari rifornimenti, acquistarono forti quantitativi di tonno dai battelli di altri porti e che ciò spinse armatori e pescatori di Concarneau a tentare la pesca del tonno. Questo fatto era accaduto anche in altri porti e si può dire in generale che tutti i porti ove si sbarcano dei tonni siano pure dei porti sardinieri, anche se non tutti questi possono dedicarsi alla pesca del tonno. I pescherecci che la praticano hanno un tonnello maggiore dei battelli sardinieri, e questo limita il numero dei porti che possono riceverli. Concarneau

però si trovava in condizioni tali da poter ospitare anche i grossi pescherecci necessari alla pesca del tonno.

4. LO SVILUPPO RECENTE E LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA PESCA. - Interessante è l'evoluzione della pesca a Concarneau nel periodo che va dalla seconda guerra mondiale ad oggi: l'esamineremo qui di seguito, considerando partitamente, come già in precedenza, la pesca della sardina, quella del tonno e infine quella del pesce vario.

a) *La pesca della sardina.* - Quanto alla pesca della sardina è da notare anzitutto che il progressivo declino che aveva caratterizzato il periodo prebellico continuò e si fece più grave durante la guerra: se si eccettua il 1942, durante il quale si poterono pescare almeno 312 tonn. di sardine, nel 1941, nel 1943 e nel 1944 la produzione si ridusse praticamente a zero: evidentemente a causa delle condizioni belliche molti battelli non uscivano in mare, mentre altri, ormai vecchi, erano andati in disarmo. Solo nel 1946 cominciò a delinearsi una certa ripresa, che doveva continuare, se pur lentamente, negli anni successivi. Dopo il 1949 infatti la quantità di sardine catturate ha sempre superato le 1000 tonn., con punte particolarmente elevate nel 1954 e nel 1956, quando vennero sbarcate, rispettivamente, 3575 e 5765 tonn., una cifra, quest'ultima, che non si registrava dal lontano 1909. La situazione apparve dunque notevolmente migliorata, poiché il porto di Concarneau, che nel 1938 era appena al settimo posto fra i porti bretoni per l'apporto delle sardine, nel 1951 era risalito al terzo, preceduto soltanto da Douarnenez e da Quiberon. La media del quinquennio 1951-55 risultò pari a 2312 tonn., corrispondenti al 9% della produzione francese di sardine nello stesso periodo. I forti quantitativi di sardine sbarcate negli anni che seguirono alla seconda guerra mondiale furono dovuti in parte al rinnovamento della flottiglia sardiniera e in parte a cospicui apporti di annate particolarmente favorevoli, ma non sono mancati coloro i quali hanno attribuito l'abbondanza del pescato al mancato sfruttamento delle zone di pesca per molti anni consecutivi, richiamandosi al fatto che anche nel primo dopoguerra si erano registrate delle catture assai cospicue quando la pesca venne ripresa dopo un lungo periodo di stasi.

QUANTITA' DI SARDINE SBARcate NEI PORTI BRETONI (in tonn.)

P O R T I	1938	1951	1962
Camaret	70	373	—
Douarnenez-Treboul	3.470	3.617	3.315
Audierne	1.691	759	75
Penmarch - St-Guénolé	1 242	1.497	303
Le Guilvinec-Lesconil	260	467	493
Loctudy-Ile Tudy	—	879	1.253
Concarneau	447	2.251	2.273
Doëlan	—	—	1.420
Lorient	321	910	1.690
Port Louis	316	565	—
Etel	94	416	366
Quiberon	2.503	2.785	3.353
Belle Ile	—	—	1.100
La Turballe	1.896	975	1.565
Le Croisic	1.273	1.207	1.440
St-Nazaire	—	120	—
Altri	—	—	220
BRETAGNA	13.583	16.821	19.316
FRANCIA	35.000	30.500	31.700

Intanto anche il numero dei battelli sardinieri aveva ripreso pian piano ad aumentare, per cui se nel porto ne vennero registrati soltanto 30 nel 1942, la cifra più bassa mai raggiunta dal XVIII secolo in poi, se ne potevano già contare 40 nel 1946 e 51 nel 1950. La flottiglia nel frattempo si era pure rinnovata. Infatti l'andamento favorevole della pesca nell'immediato dopoguerra aveva ridato fiducia agli armatori, i quali allora finanziarono la costruzione di pescherecci più grandi, capaci di praticare la pesca della sardina e quella a strascico. Questi battelli, dotati di nuove attrezzature, cominciarono pure ad adottare tecniche nuove, e questo fatto contribuì non poco a far aumentare la quantità di pesce pescato, nonostante che la flottiglia andasse riducendosi numericamente.

I progressi registrati dalla flottiglia sardiniera furono invero notevoli, quando si pensi che i battelli in uso dalla fine del secolo

scorso alla prima guerra mondiale non erano che scialuppe, lunghe una decina di metri e dotate solo di vela e di remi. Il loro attrezzo principale era una rete, lunga 50 m. e profonda 10, che si calava in mare nella zona in cui era accertata la presenza di banchi di sardine, dopo aver richiamato i pesci in superficie col gettare in mare un'esca costituita da uova di merluzzo (*rogue*). Una prima innovazione, introdotta nel 1947, fu rappresentata dall'uso della rete da circuizione (*filet tournant*), che consente di pescare un maggior numero di sardine in quanto può abbracciare una zona molto ampia e per il fatto che non è « passiva » come la precedente, la quale catturava solo le sardine che andavano a impigliarvisi.

Attualmente i battelli sono dotati di radar, che localizzano i banchi di sardine anche quando questi sono ancora a una certa distanza e in profondità, per cui è possibile dirigersi più rapidamente verso le zone di pesca. La cattura della sardina si svolge oggi con la tecnica seguente: una volta che il peschereccio si è portato sul banco delle sardine, il capobarca (*patron-pêcheur*) mette in mare un battellino e vi si imbarca egli stesso con un altro marinaio; lo stesso capobarca poi cala in mare, a una certa distanza dalla sua imbarcazione, un galleggiante, verso il quale lancia manate di farina salata e di uova di merluzzo (l'esca è dunque sempre quella tradizionale). Quando le sardine giungono in superficie, ammassandosi presso il galleggiante, intorno a questo viene calata la rete che i marinai stringeranno sempre più fino ad imprigionarne quanto più è possibile. Negli ultimi anni sono stati fatti pure dei tentativi per introdurre la pesca con la lampara, con risultati abbastanza incoraggianti, per cui si ritiene che l'impiego di questa nuova tecnica si estenderà sempre più nei prossimi anni. I pescherecci attuali hanno una lunghezza di una quindicina di metri, sono dotati di motore ed eventualmente anche di una vela trapezoidale, che viene issata con favorevoli condizioni di vento. Essi sono capaci di portare una lunga rete, l'imbarcazione che verrà calata in mare e un carico di pesce che può arrivare alle 5 tonnellate.

Il progresso delle attrezzature e delle tecniche non poté però assicurare una produzione sempre forte in tutti gli anni, perché la pesca della sardina rimane legata alla sua caratteristica di aleatorietà, per cui ad annate di abbondantissimi apporti ne seguono altre assai meno favorevoli. Queste forti oscillazioni hanno

fatto sì che Concarneau, che era al terzo posto fra i porti sardinieri della Bretagna nel 1951, superasse tutti nel 1956, ma perdesse subito questo primato nell'anno successivo, quando i suoi battelli pescarono solo 1027 tonn. di sardine. La produzione poi si mantenne per qualche anno di poco superiore alle 1000 tonn., per far registrare infine un'altra annata favorevole nel 1962, anno in cui il porto ne ricevette 2723 tonn.

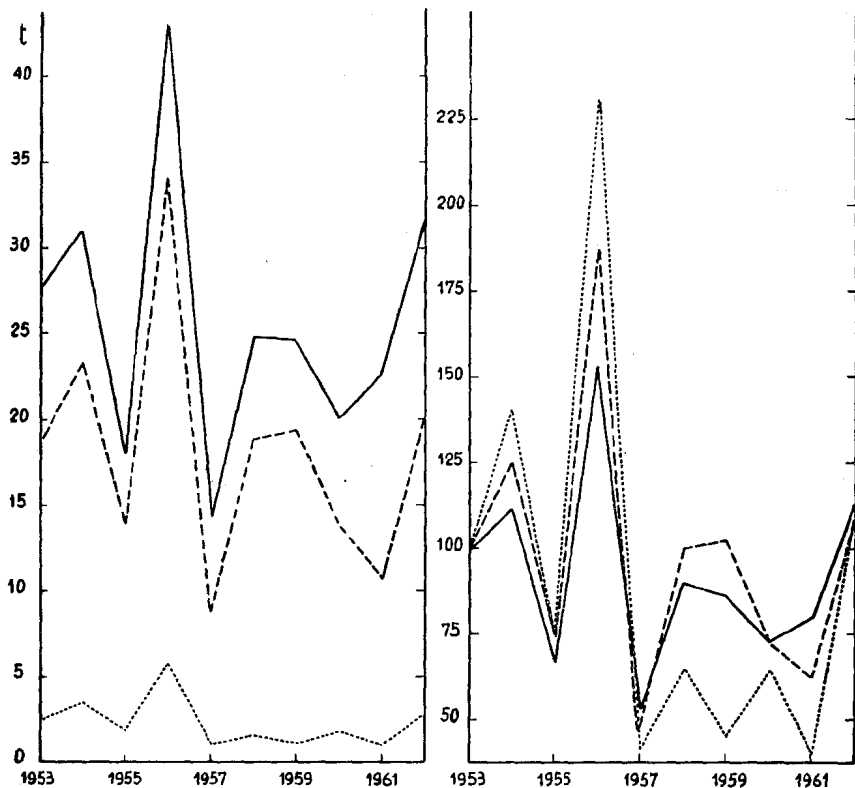


FIG. 3. — QUANTITA' DI SARDINE SBARcate A CONCARNEAU (linea a punti), nel complesso dei porti della Bretagna (linea a trattini) e nella Francia intera (linea continua), durante il decennio 1953-62 (migliaia di tonn.). Per i numeri indici, il valore dell'anno 1953 = 100.

L'andamento della pesca delle sardine a Concarneau nell'ultimo decennio (1953-62) è sintetizzato dai grafici della fig. 3, i quali mettono in evidenza le oscillazioni che abbiamo descritto in rap-

porto a quelle verificatesi nella produzione dell'intera Bretagna e in quella della Francia. Dal raffronto appare assai bene che la produzione della Bretagna rappresenta una parte notevolissima di quella intera francese: i due grafici infatti sono assai vicini e ripetono in modo quasi uguale le diverse variazioni: la punta elevata del 1956, la discreta quantità del 1958 e del 1962. Anche il grafico di Concarneau presenta un andamento non dissimile e inoltre esso mostra che dopo l'annata eccezionale del 1956 la quantità sbarcata nel porto si è mantenuta al di sotto delle 2000 tonn. ed ha superato questa cifra solo nel 1962. In complesso la produzione di Concarneau sembra oscillare intorno all'11-12% di quella della Bretagna e al 7-8% di quella francese, ma notevoli scostamenti da questi valori medi si hanno in annate particolari: così nel 1956 la quantità sbarcata a Concarneau è stata pari al 13,3% della produzione francese, mentre nell'anno successivo questa percentuale è scesa al 4,7% appena. Le variazioni relative sono ovviamente più forti nelle cifre riguardanti la produzione di Concarneau che in quelle della Bretagna e della Francia, le quali derivano da diversi valori parziali fra i quali può verificarsi un certo compenso. Così, posta eguale a 100 la produzione del 1953, essa nel 1956 è salita a 230 rispetto al valore iniziale a Concarneau, ma solo a 183 nella Bretagna e a 155 nella Francia; d'altra parte nel 1957 l'indice è sceso a 41 a Concarneau, mentre non ha toccato un valore così basso nei due altri termini di confronto.

b) *La pesca del tonno.* - Anche nella pesca del tonno la guerra aveva portato un periodo di crisi, che ebbe il suo momento più grave verso la fine del conflitto. La quantità di tonni sbarcati aveva però segnato una pressoché costante diminuzione fin dal 1938: 2713 tonn. nel 1940 e 1832 tonn. nel 1942, per scendere poi a zero nel 1944, quando la guerra raggiunse il territorio della Bretagna. Inoltre è da ricordare che nel 1943 i Tedeschi, che occupavano con la Bretagna anche il porto di Concarneau, avevano imposto una limitazione delle zone di pesca, per cui era impedito ai battelli di allontanarsi più di 10 miglia dalla costa. Questa ordinanza rendeva praticamente impossibile la cattura del tonno e i pescatori, per non restare inattivi, dovettero adattarsi a pra-

ticare la pesca a strascico lungo le coste. Fu appunto questa possibilità di lavoro, che si offriva in un momento pure molto difficile, a impedire che molti dei vecchi battelli a vela andassero in disarmo in quel periodo. Le statistiche infatti ci dicono che la flottiglia dei *thoniers* di Concarneau era composta da 106 unità nel 1938 e ancora da 107 battelli di questo tipo nel 1941 e da 103 nel 1944.

Anche alla fine della guerra dunque il nerbo della flottiglia per la pesca del tonno rimaneva costituito dai vecchi battelli a vela, chiamati *dundées*. Questi erano dei pescherecci di circa 50 tonn. di stazza, dotati di un'ampia velatura e capaci di sviluppare una velocità di 10 nodi; inoltre essi avevano, ai due lati dell'albero maestro, due alte antenne, le quali, una volta giunti sul luogo di pesca, venivano abbassate e disposte obliquamente rispetto all'albero stesso, così da formare con questo un angolo di circa 60°. Le antenne reggevano un gran numero di lunghe lenze (lenze a traino) che si calavano in mare mentre l'imbarcazione continuava la sua corsa. Le lenze restavano perciò quasi in superficie e portavano come esca un oggetto di colore vivace, capace di attirare i tonni.

Data la distanza dai luoghi di pesca, ogni uscita in mare durava 15-20 giorni e i *dundées*, per poter riportare in porto tonni ancora freschi, disponevano di celle fredde della capacità di almeno 20 tonnellate. La motorizzazione di questa flottiglia procedette assai lentamente nel periodo prebellico, come prova il fatto che ancora nel 1938 solo 15 dei 106 pescherecci praticanti la pesca del tonno erano dotati di motore.

Dopo la fine della guerra, quei pescherecci che nel frattempo si erano attrezzati per la pesca a strascico ripresero subito, nei mesi estivi, la campagna dei tonni con le tecniche già in uso da tempo. Nel primo anno di attività, il 1945, si poté registrare una pesca eccezionalmente abbondante, 4312 tonn., che non si è mai più registrata fino a oggi. Successivamente si sono avute forti oscillazioni, per cui la quantità pescata è caduta a 1680 tonn. nel 1947 per risalire due anni dopo a 3975 tonn. Pertanto la media del quinquennio 1946-50 è risultata abbastanza elevata, in quanto pari a 2758 tonn. all'anno, corrispondente al 18% della produzione media di tonni dell'intera Francia nello stesso periodo.

A partire dal 1949 si dovette registrare una nuova flessione,

protrattasi questa volta molto più a lungo e fattasi anche più grave, tanto che la produzione scese a sole 1828 tonn. nel 1956, per cui la media del quinquennio 1951-55 si abbassò a 2420 tonn.; Concarneau perse allora il suo titolo di primo porto francese per la pesca del tonno, in favore di St-Jean de Luz. Questa notevole diminuzione della produzione fu dovuta al fatto che in quel periodo un gran numero di vecchi pescherecci a vela venne messo in disarmo, mentre si costruivano, ma ovviamente non con lo stesso ritmo, dei nuovi e più potenti pescherecci a motore, in legno e anche in ferro. Lo provano questi pochi dati: nel 1945 si avevano ancora 101 *dundées* a vela, ma solo 38 nel 1950, mentre i *chalutiers-thoniers* passarono da 40 a 48 nello stesso periodo; nel 1953 andarono in disarmo gli ultimi 10 battelli a vela ancora iscritti nel porto, ma in quell'anno i pescherecci capaci di praticare i due tipi di pesca erano ancora 48. Il costo veramente elevato dei pescherecci moderni limitava dunque il numero delle nuove costruzioni, ed appunto per questa lentezza nel rinnovamento della flottiglia venne a determinarsi quella difficile situazione in cui venne a trovarsi la pesca del tonno per diversi anni consecutivi.

Tuttavia proprio in quel periodo il Parlamento francese, venendo incontro alle esigenze di quanti lavoravano sul mare, approvò una legge intesa a sviluppare le costruzioni navali ed offrì in tal modo la possibilità di superare la sfavorevole congiuntura (11).

Dopo il 1953 altri due fatti nuovi contribuirono a ridare impulso alla pesca del tonno: l'introduzione di nuove tecniche e l'allargamento del campo d'azione dei pescatori di Concarneau.

La nuova tecnica, ripresa dai pescatori di St-Jean de Luz, che a loro volta l'avevano appresa da quelli della California, consiste

(11) In verità vi era stata una prima legge, detta « Loi d'aide à la construction navale » e varata nel 1951, che prevedeva un contributo statale fino al 25% delle spese per quegli armatori che avessero intrapreso la costruzione di una nuova nave; questa però doveva essere destinata a sostituirla un'altra andata in disarmo, di stazza non inferiore a 100 tonn. Questa legge non aveva arrecato alcun beneficio a Concarneau, come alla maggior parte dei porti di pesca, in quanto la sua flottiglia era formata interamente da battelli di minor tonnellaggio. Due anni dopo però la legge venne modificata nel senso che le sovvenzioni potevano essere concesse anche per la sostituzione di natanti di almeno 50 tonn. L'intervento dello Stato ebbe i risultati sperati, poiché con queste nuove provvidenze si poté cominciare a costruire dei nuovi pescherecci tanto per la pesca del tonno che per la pesca a strascico.

nell'uso di un'« esca vivente », la sardina, per richiamare il tonno in superficie. Per applicare questo nuovo metodo i marinai, prima di arrivare sui banchi di pesca, devono pescare una certa quantità di sardine, che poi immettono in grandi vivai di cui sono forniti i nuovi battelli. Una volta giunti sul campo di pesca del tonno, fermano il peschereccio, mentre il capobarca getta in mare delle sardine vive per attirare i tonni. I marinai allora calano in mare le loro lenze, sostenute da lunghe canne di bambù ed aventi gli ami inescati con altre sardine. Durante tutte queste operazioni il battello rimane fermo perché ci si preoccupa di restare in prossimità delle sardine che si sono gettate in mare per richiamo. I primi tentativi di applicare il nuovo metodo diedero buoni risultati, per cui il numero di pescherecci attrezzati per questa pesca aumentò rapidamente e infatti si passò dall'unico esistente nel 1953 ai 30 del 1956. E' da notare tuttavia che l'introduzione della nuova tecnica non ha fatto aumentare subito la quantità pescata, che rimane legata alle imprevedibili variazioni che si hanno nelle migrazioni dei tonni.

L'allargamento del campo di pesca è l'altro fatto importante. Dal 1953 i pescatori di Concarneau si recano lungo le coste dell'Africa occidentale, al largo di Dakar, per pescare l'*albacore* (12), una varietà di tonno rosso che vive nei mari tropicali. Anche questa pesca viene effettuata col sistema dell'esca vivente. Nel 1956-57 su 19 pescherecci partiti da porti bretoni per la pesca del tonno lungo le coste africane 13 venivano da Concarneau, mentre nell'anno successivo se ne contarono 23 su 38. Questa attività si può svolgere per tutto l'anno, ma la maggior parte dei pescatori bretoni la praticano soltanto nei mesi invernali, per ritornare poi a pescare il *germon* nel G. di Guascogna durante l'estate. Di solito i pescherecci rimangono nelle acque africane da novembre ad aprile, ma qualcuno di essi protrae l'attività fino a maggio e rientra in Bretagna quando la cattura del tonno bianco è già iniziata; altri ancora sono attrezzati per pescare tutto l'anno lungo le coste africane.

(12) Il nome scientifico dell'*albacore* è *Neothynnus albacora*. Aggiungiamo che a partire dal 1960-61 le flottiglie di Concarneau e di altri porti hanno cominciato a pescare il *listao* e che le cifre relative al tonno africano sbarcato in Francia nel 1962 contengono già il 20% di *listao* e l'80% di *albacore*.

Si hanno perciò due tipi diversi di pescherecci, secondo che la pesca nel mare tropicale venga praticata per tutto l'anno oppure no. I battelli che si spostano dalle acque della Bretagna a quelle tropicali sono costruiti in ferro ed hanno una lunghezza di 25-27 m., con una stazza complessiva di 110-120 tonn. I loro motori, della potenza complessiva di ben 400 CV., consentono una velocità di 13 nodi. Essi sono dotati di vivai per le sardine e di una stiva refrigerata capace di 40 tonn. di tonni. Questi battelli riportano in porto, dopo ogni uscita in mare, un carico che varia dalle 15 alle 20 tonn. e in totale nei cinque mesi durante i quali catturano il *germon* sbarcano da 100 a 130 tonn. di tonni. Durante il periodo della pesca africana si hanno rendimenti più elevati e infatti questi battelli rientrano con 30-40 tonn. dopo ogni uscita in mare e nell'intera campagna catturano da 300 a 400 tonn. di *albacore*. Il battello appositamente costruito per praticare per tutto l'anno la pesca del tonno africano è il *thonier clipper congelateur*, il quale è lungo 30 m., ha una stazza di 145 tonn. e una potenza motrice di 350 CV. Questi pescherecci usano per la conservazione del pesce il metodo della conservazione in salamoia a bassa temperatura, perciò le stive sono refrigerate fino a -18° . La capacità complessiva delle stive è di 60 tonn. di pesce, dato che questi battelli possono catturare da 40 a 50 tonn. di tonno per ogni uscita in mare e da 700 a 800 tonn. in tutto l'anno. Si tratta dunque di battelli attrezzati per poter stare a lungo in mare, anche lontano dalle loro basi di partenza.

La conseguenza più notevole che derivò dall'inizio della pesca dell'*albacore* fu che la campagna per il tonno cessò di essere un'attività stagionale, poiché da allora si poté praticare un lavoro continuo per tutto il corso dell'anno. Questa pesca comunque determina dei difficili problemi, il principale dei quali è senza dubbio quello della conservazione e del trasporto del tonno fino al porto di Concarneau. Il problema è stato risolto in questo modo: il tonno, dopo essere stato congelato a bordo degli stessi pescherecci, viene sbarcato a Dakar, dove è raccolto temporaneamente in grandi magazzini dotati di impianti di refrigerazione; successivamente delle navi frigorifere provvedono al trasporto fino a Concarneau. Vi è poi un problema umano, quello dei pescatori costretti a restare per lungo tempo lontani dalle famiglie; ma anche a questo si provvede con la

periodica sostituzione degli equipaggi, mentre i battelli rimangono in acque tropicali. I marinai che partono da Concarneau raggiungono Dakar con l'aereo e quindi vanno a bordo a sostituire gli uomini che, per essere stati a lungo lontani dalla loro casa, desiderano rientrare.

QUANTITA' DI TONNI SBARCATI NEI PORTI FRANCESI' (in tonn.)

P O R T I	1909	1935	1953	1962
Morgat	—	—	—	551
Douarnenez	547	922	1.670	1.525
Audierne	—	10	—	1.062
Le Guilvinec - Lesconil	—	169	367	743
Loctudy	—	—	—	302
Concarneau	1.280	5.117	2.484	8.242
Is. di Groix	2.500	1.539	553	—
Lorient-P. Louis	375	547	526	327
St-Guénolé - Kerity . . .	—	—	447	1.630
Etel	197	185	1.636	280
Altri	—	78	—	574
TOTALE BRETAGNA	4.899	8.567	7.683	15.236
Is. de Yeu	215	203	383	1.518
St-Gilles	—	49	533	1.022
Les Sables d'Olonne . . .	326	348	651	3.483
La Rochelle	95	7	—	17
Is. di Ré	15	—	—	—
St-Jean de Luz	357	51	6.606	6.131
TOT. ALTRI PORTI ATLANTICI . . .	2.016	658	7.573	12.171
MEDITERRANEO	—	—	—	188
FRANCIA	6.915	9.225	15.256	27.595

L'inizio di questa pesca africana ha impresso un nuovo potente impulso a tutta l'attività peschereccia di Concarneau, per cui la stessa pesca del tonno bianco, dopo la forte flessione del 1956, ap-

parve in netta ripresa: essa infatti ha fatto registrare 3318 tonn. nel 1958, mantenendosi poi su questo livello (salvo una leggera flessione nel 1961) fino al 1962. Pertanto la media del periodo 1957-62 si è portata sulle 3120 tonn. per anno, superando anche quella dell'immediato dopoguerra. Quanto al tonno africano, ci mancano i dati della prima campagna, ma sappiamo che nel 1957-58 ne vennero sbarcate (13) a Concarneau 3389 tonn.; tale quantità si è abbassata nei due anni successivi, ma è salita a 4970 tonn. nel 1962. Se poi consideriamo il tonno africano e quello bianco insieme otteniamo delle cifre veramente elevate: 6707 tonn. nel 1958 e 8242 tonn. nel 1962. La media del periodo 1958-62 ha superato le 6250 tonn. all'anno, corrispondenti a un terzo circa della quantità media di tonni sbarcati nei porti francesi nello stesso periodo. Il porto di Concarneau poté in tale modo superare di nuovo il suo ri-

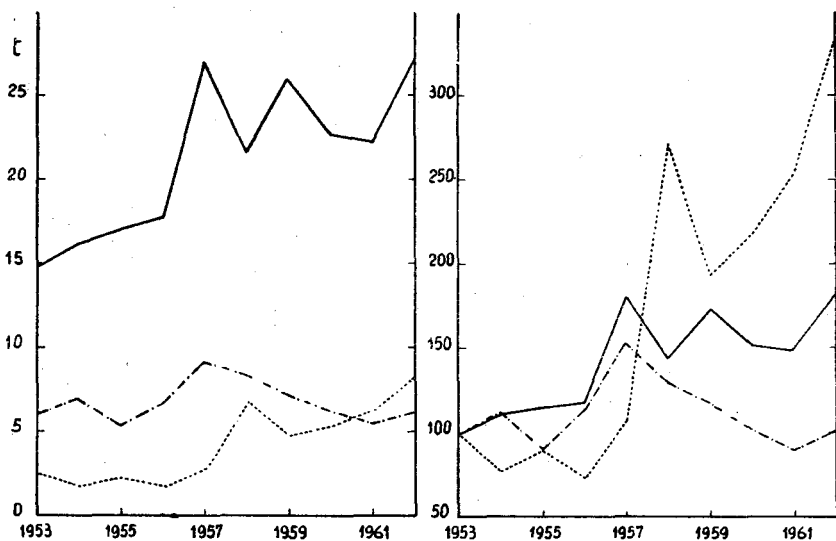


FIG. 4. — QUANTITA' DI TONNI SBARCATI A CONCARNEAU (linea a punti), a St-Jean de Luz (linea a tratti e punti) e nell'intera Francia (linea continua), durante il decennio 1953-62 (migliaia di tonn.). Per i numeri indici, il valore dell'anno 1953 = 100.

(13) La quantità sbarcata a Concarneau non corrisponde a quella dei tonni catturati dai pescherecci della stessa città nei mari africani. Infatti, una parte viene sbarcata nel Senegal, per alimentarvi un'industria conserviera colà creata di recente, mentre altri quantitativi sono sbarcati in porti francesi, come Nantes e Les Sables d'Olonne, e in porti stranieri, anche italiani. Si valuta che nel 1962 i pescherecci di Concarneau abbiano catturato circa 10 mila tonn. di tonni africani.

vale St-Jean de Luz e porsi ancora una volta in testa alla graduatoria dei porti francesi per la pesca e la vendita dei tonni; non solo, ma attualmente esso non ha più dei rivali neppure fra i porti iberici o fra quelli dei paesi mediterranei e si classifica decisamente come il più importante mercato del tonno d'Europa.

I grafici della fig. 4 ci mostrano l'andamento della pesca del tonno (di tutti i tipi) negli ultimi 10 anni a Concarneau, a St-Jean de Luz, nella Francia intera. Vediamo così che per quasi tutto il decennio a St-Jean de Luz si è sbarcata una quantità di tonni superiore a quella di Concarneau, e ciò è avvenuto anche per il fatto che i pescatori luziani hanno preceduto quelli bretoni nel dar inizio alla pesca del tonno africano. La quantità di tonni sbarcati nel porto pirenaico perciò è aumentata rapidamente fino a raggiungere la cifra record di 9179 tonn. nel 1957 (di cui ben 4435 tonn. di *albacore*); poi si è avuto un sensibile declino, per cui la quantità sbarcata è diminuita notevolmente, tanto che nel 1962 essa era pari a 102 rispetto al 1953 = 100. Il diagramma relativo alla Francia intera mostra invece un aumento più deciso nel decennio, con due punte particolarmente forti nel 1957 e nel 1959; l'incremento più forte si è avuto dal 1956 all'anno successivo, quando ebbe inizio la campagna del tonno africano. In complesso, tra l'inizio e la fine del decennio considerato la quantità sbarcata in tutti i porti francesi è aumentata del 182%. L'incremento avutosi nel porto di Concarneau è stato ancora più forte, poiché l'apporto di tonni è passato dalle 2484 tonn. del 1953 (meno della metà di quella di St-Jean de Luz) alle 8242 del 1962; l'incremento percentuale perciò è stato pari al 232% rispetto all'anno iniziale (14).

c) *La pesca del pesce vario.* - Nonostante questo suo forte sviluppo recente, la pesca del tonno non è la più importante a Concarneau, perché oggi essa non può competere né per quantità né per valore con quella del pesce vario. Quest'ultima, come abbiamo visto, si era già sviluppata e affermata negli anni che precedettero la seconda guerra mondiale. Allora i pescherecci usavano una rete a strascico a forma di sacco, la cui parte anteriore era tenuta aperta da una lunga pertica (*chalut à la perche*). Suc-

(14) I dati relativi a St-Jean de Luz e alla Francia intera sono stati cortesemente forniti dalla Presidenza del *Comité Central des Pêches Maritimes* di Parigi.

cessivamente fu impiegata una rete più grande munita di divergenti (*chalut à panneaux*), del tipo di quella in uso anche nei nostri mari e capace di dragare il fondo fino a una profondità di 350 m. E' importante poi rilevare che, diversamente da quanto è accaduto per la pesca della sardina e per quella del tonno, le circostanze eccezionali determinate dallo stato di guerra non apportarono una vera e propria crisi in quella del pesce vario, ma anzi in un certo modo ne agevolarono lo sviluppo. Due fatti, in particolare, concorsero a ciò: da un lato l'impossibilità, derivante dalla imposizione degli occupanti, di praticare la pesca di altura (tonno) e dall'altro l'arrivo a Concarneau di molti pescatori di Dieppe, Boulogne e Lorient, che avevano lasciato i loro porti perché gravemente danneggiati dai bombardamenti aerei. La presenza di questi pescatori, particolarmente esperti nella pesca a strascico, agì come incentivo per i pescatori di Concarneau, in quanto li indusse a dedicarsi sempre più a questa attività e inoltre contribuì non poco a far aumentare rapidamente la quantità del pesce fresco sbarcato nel porto. Perciò nel 1943, in conseguenza di queste circostanze del tutto particolari, Concarneau divenne il più importante porto francese per gli apporti di pesce fresco.

L'incremento del quantitativo sbarcato non poteva essere più rapido: 1155 tonn. nel 1940 e 10.798 nel 1943. Nell'anno cruciale per la Bretagna, il 1944, si ebbe una sensibile flessione, alla quale però fece seguito una pronta ripresa nell'anno successivo, quando la quantità di pesce fresco sbarcata nel porto superò di nuovo le 10 mila tonn. Fra il 1945 e il 1947 i pescatori di Dieppe, Boulogne e Lorient rientrarono nei loro porti e i pescatori di Concarneau vennero in possesso di 20 dei loro battelli che i Tedeschi avevano sequestrato poco tempo prima (15). Ricordiamo inoltre che in quegli anni difficili del dopoguerra i pochi pescherecci costruiti nel porto erano stati o di tipo misto o attrezzati per la sola pesca a strascico. Infatti, se nel 1941 la flottiglia di Concarneau risultava composta da 35 battelli per la pesca delle sardine, 107 *thoniers* a vela, 19 battelli di tipo misto e 26 pescherecci praticanti la sola pesca a strascico, 6 anni dopo, nel 1947, si potevano contare nel

(15) Informazioni avute dalla Direzione dei Servizi Generali del porto di Concarneau.

porto 48 battelli sardinieri, 80 velieri per la pesca del tonno, 42 battelli di tipo misto e 62 attrezzati per la sola pesca a strascico. Il progresso di questi ultimi è particolarmente significativo e ci dimostra che ormai un nuovo orientamento era stato preso dal porto di Concarneau, il quale da allora iniziava il suo cammino per diventare uno dei principali porti di Francia per gli apporti di pesce fresco. I progressi nella quantità pescata furono oltremodo rapidi, tanto che le 10 mila tonn. raggiunte nel 1943 furono raddoppiate appena dieci anni dopo.

Incoraggiati da questa forte espansione della pesca, gli armatori si sforzarono di mettere in cantiere nuovi pescherecci, ma le nuove costruzioni non poterono procedere col ritmo voluto, dati i costi allora molto elevati. Di nuovi pescherecci d'altra parte vi era veramente bisogno: infatti, dato che in estate molti *chalutiers* si dedicavano alla pesca del tonno, la quantità di pesce fresco sbarcata non risultava eguale in tutti i mesi e ciò determinava non pochi inconvenienti nel mercato del pesce. Nel 1948, ad esempio, vennero pescate in media 1500 tonn. di pesce fresco al mese durante il periodo invernale e solo 750 tonn. mensili nella stagione estiva, durante la quale i commercianti si trovarono nella impossibilità di soddisfare tutte le richieste dei loro acquirenti. Ci si rese conto ben presto che questa difficoltà era superabile con la costruzione di 15-20 nuovi battelli da destinare alla sola pesca a strascico, tuttavia si dovette attendere la già ricordata legge in favore delle costruzioni navali per poter attuare la graduale trasformazione e il rinnovamento dell'intera flottiglia da pesca.

La quantità di pesce pescato continuò dunque ad aumentare, per cui nel periodo 1951-1955 si ebbe una media annua di 21.130 tonn., che superava del 47% quella del quinquennio precedente. Il forte incremento fu dovuto anche al fatto che numerosi pescatori, provenienti coi loro battelli da altri porti, avevano preso come base Concarneau, perché questo porto era ormai dotato di un grande mercato del pesce e di una vasta organizzazione commerciale che li rendeva sicuri di trovare gli acquirenti per tutto il prodotto pescato. Questo fatto ci dà ragione del forte aumento degli sbarchi in un periodo in cui il numero dei battelli per la pesca a strascico invece era aumentato di poco (68 nel 1951, 73 nel 1955) e quello dei pescherecci di tipo misto era addirittura diminuito da 47 a

37 unità. I quantitativi di pesce sbarcato nel porto aumentarono ancora e con ritmo particolarmente forte fra il 1957 e il 1958, quando si poté registrare un incremento del 18% in un solo anno. Nel 1959 per la prima volta si sono superate le 40 mila tonn. e nel 1961 le 45 mila tonn., mentre nel 1962 si è avuta una leggera flessione rispetto all'anno precedente.

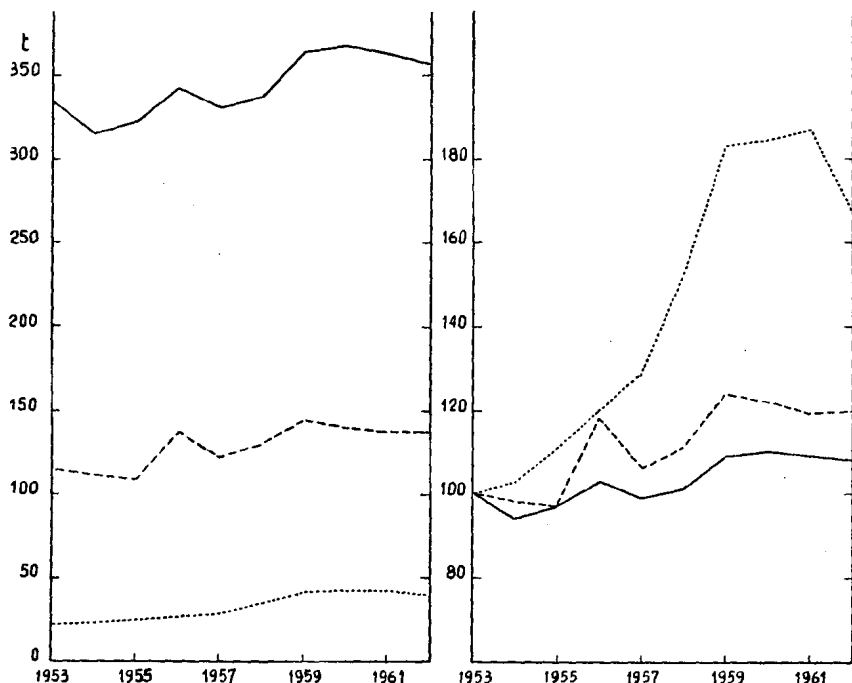


FIG. 5. — QUANTITA' DI PESCE VARIO SBARCATO A CONCARNEAU (linea a punti), nel complesso dei porti della Bretagna (linea a trattini) e nella Francia intera (linea continua) durante il decennio 1953-62 (migliaia di tonn.). Per i numeri indici, il valore dell'anno 1953 = 100.

La rapida espansione della pesca del pesce vario a Concarneau è sintetizzata efficacemente nel grafico della fig. 2, il quale offre pure il raffronto con la contemporanea evoluzione verificatasi nella pesca del tonno e in quella della sardina. Il diagramma mostra che, mentre su queste due ultime la guerra ha avuto profonde conseguenze e che al ritorno della normalità non si è avuta una



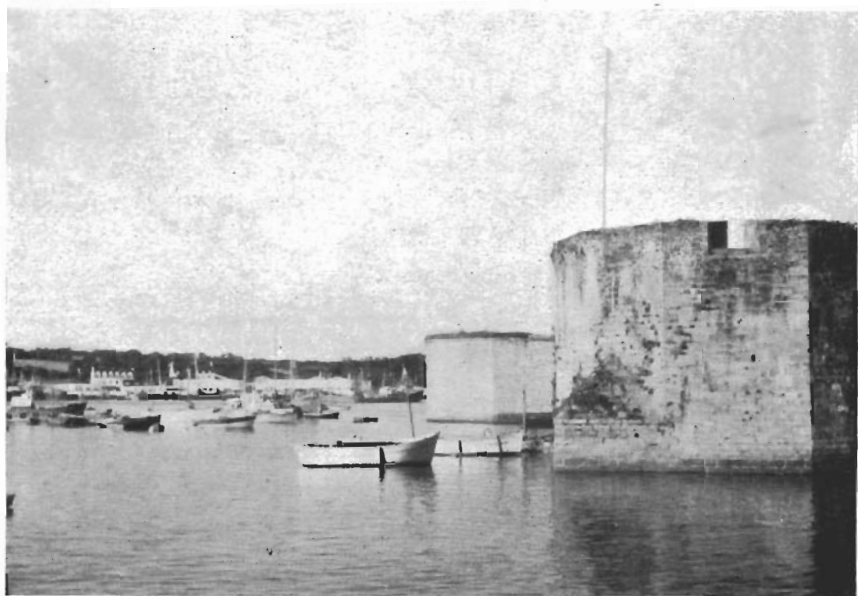
CONCARNEAU: PESCHERECCI SULLO SFONDO DELLA VILLE CLOSE.

(fot. M. Pinna)



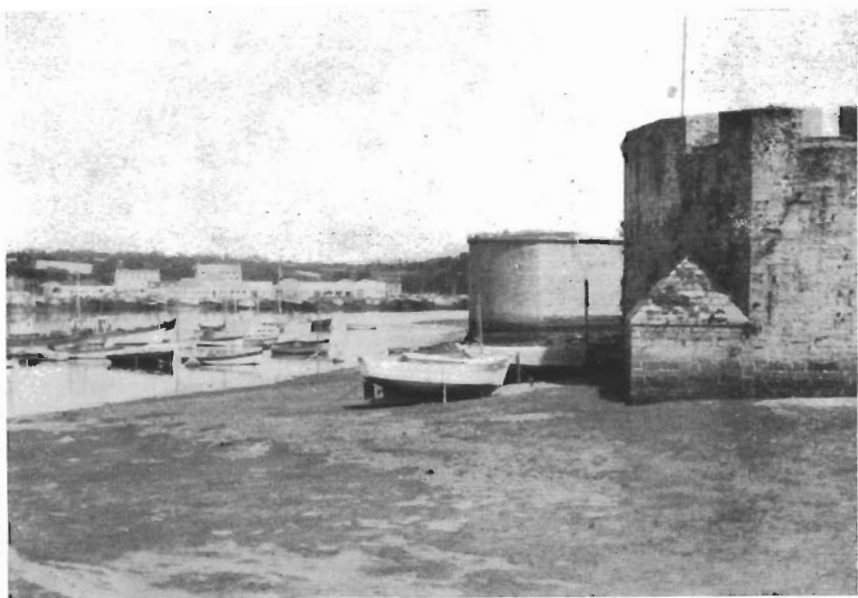
CONCARNEAU: UN GRANDE STABILIMENTO PER LA CONSERVAZIONE DEL PESCE.

(fot. M. Pinna)



L'ALTA MAREA NEL PORTO DI CONCARNEAU.

(fot. M. Pinna)



LA BASSA MAREA NEL PORTO DI CONCARNEAU.

(fot. M. Pinna)

ascesa costante della produzione, ma delle fasi alterne, sia pure con un generale aumento rispetto al periodo prebellico, la pesca del pesce vario ha avuto un incremento continuo e assai forte (cui fanno eccezione la flessione del 1944 e qualche oscillazione verificatasi nell'immediato dopoguerra) soprattutto tra il 1949 e il 1961, periodo durante il quale l'apporto di pesce fresco si è quasi triplicato.

Non meno interessante si presenta il raffronto, offerto dalla fig. 5, fra la recente evoluzione verificatasi negli apporti di pesce fresco a Concarneau con quella avutasi nei porti della Bretagna presi globalmente e in quelli della Francia intera. Notiamo anzitutto che il grafico relativo al porto di Concarneau non ripete le stesse oscillazioni di quello indicante la produzione della intera Bretagna e ciò si deve al fatto che su questa produzione influisce non solo quella, pure notevole, di Concarneau, ma anche quella di Lorient, di Douarnenez e di altri porti. Le variazioni verificatesi nella produzione bretone hanno però influito su quella della Francia intera, come dimostra il fatto che questi due diagrammi sono più simili fra loro: vi si notano bene la forte produzione del 1956 e il deciso incremento dei prodotti della pesca dal 1957 in poi.

Questo sviluppo si è avuto anche a Concarneau, per quanto non sia esattamente rilevabile dal grafico, data la particolare scala di questo. Se però passiamo ad esaminare le variazioni della produzione espresse in numeri indici, ci appare subito evidente il rapido progresso di Concarneau: posta eguale a 100 la produzione del 1953, abbiamo 120 nel 1956 e 169 nel 1962. Nello stesso decennio invece, a parte le varie oscillazioni, la cifra indice della Bretagna è salita a 120 e quella della Francia intera a 108. Pertanto la produzione di pesce fresco di Concarneau, che nel 1953 era pari a un quinto di quella della Bretagna e a un quindicesimo di quella della Francia intera, era salita nel 1962 rispettivamente a un terzo e a un decimo e più della produzione bretone e di quella francese complessiva.

A questo forte sviluppo della pesca del pesce vario durante l'ultimo decennio ha contribuito non poco la costruzione di nuovi pescherecci, favorita dalla legge del 1953. In quell'anno Concarneau contava la più bella flottiglia di pescherecci in legno di tutta la

Bretagna, ma non paghi di questo gli armatori, valendosi dei contributi loro concessi, finanziarono la costruzione di nuovi pescherecci in ferro, alcuni dei quali di notevole tonnellaggio e perciò capaci di recarsi anche nei banchi più lontani. I battelli per la pesca nel G. di Guascogna, sia in legno che in ferro, hanno dimensioni simili a quelle dei *thoniers* e cioè lunghezza di circa 25 m. e stazza compresa fra 110 e 120 tonn.; la potenza dei motori però varia fra i 300 e i 450 CV. Essi possono rientrare in porto con un carico di pesce superiore alle 15 tonn. per ogni uscita in mare e in tutto l'anno catturare complessivamente 200-250 tonn. di pesce vario. Attualmente la costruzione di pescherecci in legno non è abbandonata del tutto, ma il numero delle nuove unità in ferro aumenta di anno in anno. I pescherecci d'alto mare, che arrivano fino alle coste della Scozia, sono lunghi 35 m., staziano anche 170 tonn., ed hanno motori di 500-600 CV; le loro reti possono dragare il fondo fino alla profondità di 400 m. Essi rientrano in porto con carichi di 20-25 tonn. di pesce dopo ogni uscita in mare e in tutto l'anno riescono a catturarne anche più di 400 tonn. (16).

Una nuova tendenza frattanto si è delineata durante il rinnovamento della flottiglia. In passato, come abbiamo visto, si era trovata utile la costruzione di battelli di tipo misto, capaci cioè di pescare il tonno durante l'estate e di dedicarsi alla pesca a strascico nei mesi invernali, per superare l'inconveniente derivante dal carattere stagionale della pesca del tonno. Oggi, dopo l'inizio della campagna invernale per la pesca dell'*albacore*, questo problema è superato e i pescherecci armati per la cattura del tonno possono dedicarsi a questa attività durante tutto l'anno. Perciò oggi si è ripreso a costruire tipi diversi di pescherecci, per la pesca del tonno e per la pesca del pesce vario. D'altra parte, se i battelli per la pesca a strascico richiedono motori potenti per poter trascinare dei carichi sempre più pesanti, i *clippers* cercano

(16) Riportiamo qui in dettaglio la composizione dell'intera flottiglia di Concarneau nel 1962 e indichiamo per raffronto, fra parentesi, la situazione del 1958: battelli sardinieri 40 (38); battelli per la sola pesca a strascico, in legno 22 (54), in ferro 45 (25); battelli di tipo misto, in legno 39 (49), in ferro 17 (14); battelli per la pesca del tonno, in legno 13 (15); battelli per la sola pesca del tonno africano 13 (2). L'aumento del numero dei pescherecci in ferro e il declino di quelli in legno appare evidente da questi dati.

invece la maggiore velocità, allo scopo di raggiungere il più presto possibile i luoghi di pesca, dove le sardine usate come esca devono arrivare ancora vive. I vantaggi della specializzazione dei battelli sono dunque evidenti, per cui è facile prevedere che la tendenza da poco delineatasi caratterizzerà certamente tutte le nuove costruzioni di pescherecci dei prossimi anni. Ciò permetterà di ottenere una maggiore costanza negli apporti mensili di pesce fresco e quindi di eliminare quella flessione che ancora si registra durante l'estate, quando numerosi pescherecci si rivolgono alla pesca del tonno (17).

d) *Il movimento complessivo del porto.* - Dopo aver considerato separatamente i tre grandi settori in cui si ripartisce la pesca a Concarneau, è utile un breve esame del movimento complessivo del porto, per rilevare il suo sviluppo eccezionale dal dopoguerra a oggi e in particolar modo nell'ultimo decennio, durante il quale Concarneau, da porto di importanza regionale è passato ai primissimi posti nella gerarchia dei porti di pesca francesi. La quantità di pesce sbarcato vi ha superato infatti per la prima volta le 20 mila tonn. nel 1951 e solo tre anni dopo, con un apporto pari a 28.574 tonn., Concarneau si portava al terzo posto fra i porti di pesca della Francia. Comunque, per meglio esaminare questa evoluzione recente, prendiamo in particolare considerazione lo sviluppo degli apporti di pesce durante l'ultimo decennio (1953-62) e lo raffrontiamo con quello registratosi contemporaneamente a Lorient e Douarnenez che sono, con Concarneau, i principali porti di pesca della Bretagna, e a Boulogne, che notoriamente è il più importante della Francia. Tale raffronto è offerto dai diagrammi della fig. 6.

(17) Questa flessione è stata ancora sensibile nel 1962. Esaminando la situazione di questo anno si nota appunto che gli apporti più cospicui si sono avuti nei mesi autunnali e soprattutto in quelli primaverili (3110 tonn. in ottobre, 3720 in marzo, 3490 in aprile), mentre si è avuta una diminuzione in estate, per le ragioni indicate, e nei mesi invernali (2523 tonn. in gennaio), durante i quali le condizioni meteorologiche ostacolano di frequente lo svolgersi della pesca. I dati relativi agli apporti medi giornalieri rivelano pure assai bene queste oscillazioni: mentre nell'insieme dell'anno l'apporto medio giornaliero risulta pari a 100 tonn., questa cifra sale a 120 in marzo e scende a 75 in agosto e a 81 in gennaio.

Questi grafici mostrano che a Boulogne e a Douarnenez non si è avuto alcun aumento della quantità del pesce sbarcato durante il decennio considerato; anzi a Boulogne, dopo alcune oscillazioni che hanno fatto salire questi apporti dalle 119.626 tonn. del 1953 alle 123.091 del 1959, si è avuta una flessione sensibile, per cui nel 1962 si è scesi a 110.656 tonn., che rappresentano il 92% della cifra iniziale. A Douarnenez si sono avuti fin dal 1954 degli apporti di pesce sempre inferiori a quelli del 1953 (20.739 tonn.) e solo nel 1961 ci si è avvicinati molto a questo valore, ma nell'anno successivo si è ritornati a una cifra più bassa. Solo Lorient e Concarneau, dunque, hanno visto aumentare i rispettivi apporti di pesce in questo decennio; dei due, il primo ha segnato un incremento complessivo pari a 131 sulla cifra indice iniziale; l'aumento è stato abbastanza sensibile nei primi 5 anni e meno spiccato nei successivi, ciò che denota un certo rallentamento nel ritmo

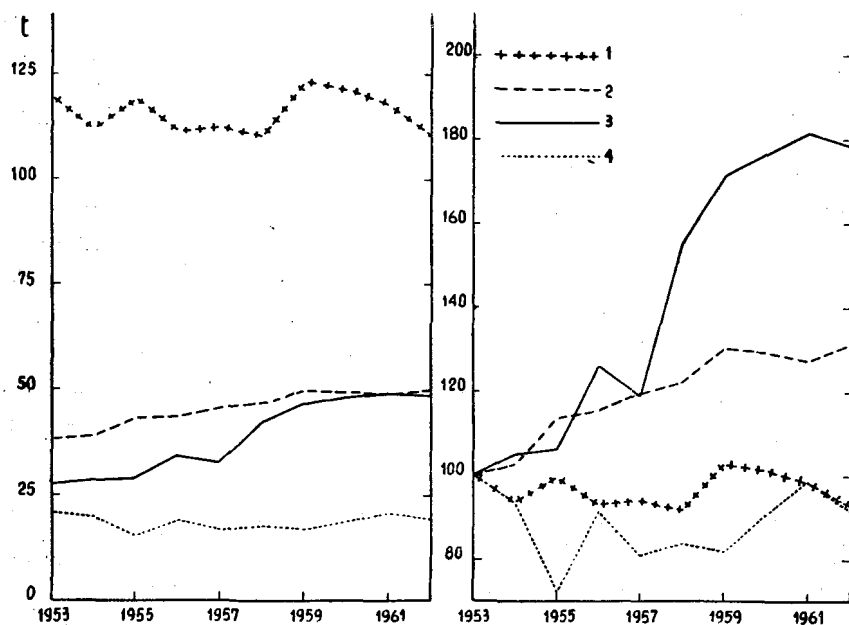


FIG. 6. — QUANTITA' COMPLESSIVA DI PESCE SBARCATO A BOULOGNE (1), A LORIENT (2), A CONCARNEAU (3) E A DOUARNENEZ (4) DURANTE IL DECENNIO 1953-62

(migliaia di tonn.). Per i numeri indici, il valore dell'anno 1953 = 100.

di espansione di quel porto. A Concarneau invece la quantità sbarcata nell'ultimo anno del decennio in questione aumentò a 178 rispetto alla cifra indice del 1953; l'incremento qui è stato forte dal 1957 all'anno successivo, cioè dal momento in cui si sono sviluppate fortemente sia la pesca del tonno che quella del pesce vario. Concarneau ha dunque superato tutti i maggiori porti di Francia per l'intensità dello sviluppo durante gli ultimi 10 anni: è ancora al terzo posto fra i porti di pesca francesi, ma la distanza che lo separa da Lorient, suo grande rivale in Bretagna, è ormai piuttosto piccola, per cui si può dire che entrambi si piazzino ex aequo al secondo posto nella graduatoria dei porti di pesca della Francia.

La produzione di Concarneau è assai rilevante non solo per la quantità, ma anche per il valore, che nel 1962 si ragguagliava

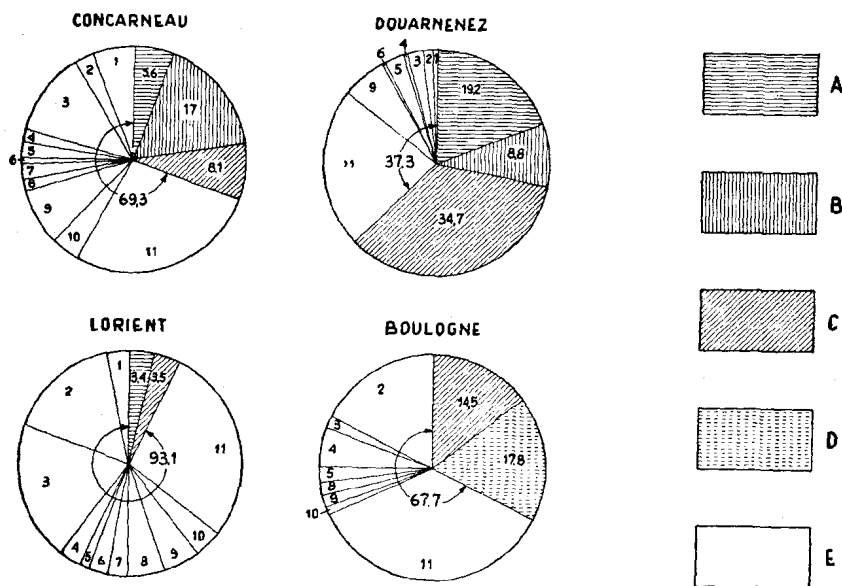


FIG. 7. — RIPARTIZIONE PER SPECIE PRINCIPALI DEL PESCE SBARCATO IN ALCUNI MAGGIORI PORTI DI PESCA DELLA FRANCIA DURANTE IL 1962.

A, sardine; B, tonno; C, sgombri; D, aringhe; E, pesce vario. Per quest'ultimo i numeri indicano: 1, scampi; 2, merlani; 3, naselli; 4, merluzzi; 5, sogliole e limande; 6, orate; 7, cardine; 8, squali; 9, razze; 10, capponi; 11, altre specie.

a 86,8 milioni di nuovi franchi, pari a 11 miliardi di lire italiane. Ciò si deve al fatto che buona parte dei pesci catturati sono di specie pregiate, che hanno sul mercato un prezzo elevato. La fama di Concarneau è legata agli scampi che si pescano nella Grande Vasière e che giungono in porto ancora vivi, ai naselli, alle sogliole, alle orate, ecc. A tal proposito può essere interessante ripartire l'intera quantità di pesce pescato fra le varie specie ittiche (almeno le più importanti) e stabilire un raffronto tra Concarneau e gli altri grandi porti di pesca francesi che abbiamo già in precedenza considerato.

Tale raffronto è offerto dalla fig. 7, la quale mostra subito che a Lorient, grande porto di pesca industriale, i cui battelli battono di solito delle zone lontane, la pesca del pesce stagionale non ha che scarsissima importanza: le sardine e gli sgombri vi rappresentano appena il 3,4 e il 3,5%, rispettivamente, mentre il tonno è catturato in quantità pressoché trascurabile. Il rimanente perciò è dato dal pesce vario e in particolare dal merlano e dal nasello; non vi mancano le specie pregiate come le orate, le sogliole, ecc. Anche a Concarneau la pesca del pesce vario prevale (69,3%), ma quella del pesce stagionale e in particolare quella del tonno (17%) vi conserva una notevole importanza. Abbiamo già visto però che quella del tonno non è affatto una pesca artigianale, in quanto si pratica anche in acque assai lontane e richiede dei cospicui capitali. Essa è fatta essenzialmente in funzione della industria conserviera. Douarnenez invece è ancora legato in misura notevole alla pesca del pesce stagionale, che viene praticata in forma artigianale con battelli di modesto tonnello; la sardina col 19,2% e gli sgombri col 34,7% occupano i primi posti nella ripartizione della pesca per specie. La pesca del pesce vario tuttavia sta assumendo in quel porto un'importanza sempre maggiore. Con Boulogne, infine, siamo in presenza di un porto che ha caratteri affatto differenti (18). I suoi battelli pescano in gran parte nel Mare del Nord e riportano aringhe (17,8%) e sgombri (14,5%), oltre al pesce vario, tra cui prevale il merlano. Anche il merluzzo, che i pescatori di Boulogne vanno a catturare nei mari settentrio-

(18) I dati relativi a Boulogne sono stati forniti cortesemente dalla Direzione del *Service Maritime du Pas de Calais*.

nali, rappresenta una parte importante della pesca. In complesso, Lorient e Concarneau emergono sugli altri per la qualità e pertanto per il maggior prezzo unitario del pescato, ma tra i due è Concarneau a prevalere, e lo dimostra il fatto che esso, pur avendo ricevuto nel 1962 una quantità di pesce inferiore a quella di Lorient, ha superato il rivale per il valore complessivo della pesca (86,8 contro 84 milioni di nuovi franchi).

5. ARMATORI ED EQUIPAGGI. - Abbiamo visto in precedenza, sia pure in un breve accenno, che uno dei fattori che hanno permesso lo sviluppo della pesca a Concarneau è dato dalla partecipazione degli equipaggi agli utili della pesca. Questo fatto, mentre assicura una giusta remunerazione alla gente di mare, contribuisce pure a creare un clima di collaborazione fra marinai e armatori, che è essenziale per il normale svolgimento dell'attività della pesca e per il progresso del porto. Vediamo ora più in dettaglio quali rapporti intercorrano fra queste due categorie che contribuiscono insieme, l'una col lavoro e l'altra coi capitali, all'attività del porto e come questi rapporti siano andati evolvendosi.

Negli anni che precedettero la seconda guerra mondiale, quando a Concarneau erano praticate solo la pesca della sardina e quella del tonno, non era infrequente il caso in cui lo stesso capo equipaggio fosse pure padrone del battello sardiniero che comandava e che poteva acquistare a un prezzo non molto elevato. Ciò si verificava ben più raramente nella pesca del tonno, perché i pescherecci, che avevano dimensioni maggiori e attrezzatura più complessa, esigevano dei capitali più elevati; perciò i battelli erano quasi tutti di proprietà degli armatori. Poteva peraltro capitare che un capobarca, il quale avesse messo da parte dei risparmi dopo molti anni di vita in mare, volesse possedere un proprio battello, interamente o in parte: allora ricorreva all'aiuto finanziario che il « Credit Maritime » forniva proprio a quei marinai che desideravano entrare in possesso dei battelli loro affidati, oppure interessava all'impresa, come caratisti, parenti ed amici. Così, ricchi contadini della campagna circostante, piccoli commercianti e perfino dei funzionari impegnavano le loro economie nell'armare uno o più pescherecci. Ciascun caratista possedeva di un peschereccio

un certo numero di « parti » o una frazione di parte, proporzionalmente alla somma che aveva versato. Pertanto il varo di un peschereccio richiedeva la partecipazione finanziaria di numerose persone (talvolta anche 50 per un solo battello) e ne derivava un frazionamento perfino eccessivo del capitale impiegato.

Per tali somme impegnate dai caratisti il reddito era costituito da una parte dei guadagni della pesca, il rimanente essendo riservato all'equipaggio. Di solito dal prodotto della pesca erano tolte le spese per i viveri e il combustibile, gravanti in egual misura sugli armatori e sugli equipaggi, e il resto era suddiviso in 11 « parti », di cui 4 divise fra gli armatori e 7 fra i pescatori. Della somma spettante agli armatori una parte andava alle spese di armamento e di manutenzione del battello e una parte all'ammortizzamento del capitale, che era previsto in 15 anni.

Questo sistema è oggi superato. Infatti, dopo lo sviluppo della pesca a strascico, dovettero essere costruiti battelli più potenti e più costosi; inoltre in questo dopoguerra le attrezzature si sono fatte sempre più numerose e complesse (apparecchi elettronici) e ciò ha fatto elevare ulteriormente il capitale necessario per l'armamento di una nuova unità. Si è avuta pertanto la decadenza dell'armamento formato da numerosi piccoli contribuenti e la formazione di società più potenti, le quali accettano solo dei contributi finanziari elevati, di almeno 2 milioni di vecchi franchi. Perciò, nonostante l'alto costo di costruzione dei pescherecci moderni, il numero dei caratisti è diminuito notevolmente rispetto al passato. Non fu facile però nei primi tempi trovare i fondi necessari per la costruzione di nuovi battelli, per cui l'armamento di Concarneau era venuto a trovarsi in una situazione difficile nel periodo compreso fra il 1948 e il 1953, cioè finché non venne varata la legge in favore delle costruzioni navali. Con l'approvazione di quest'ultima, le società armatrici di Concarneau ricevettero un aiuto molto importante, col quale poterono iniziare il graduale rinnovamento della flottiglia da pesca.

In questi ultimi anni intanto si è notato che molti *patrons pêcheurs* tendono nuovamente a diventare proprietari di un battello, come già avveniva in altri tempi, e se oggi non è praticamente possibile che ne entrino totalmente in possesso, dato l'alto costo di costruzione dei pescherecci, essi mirano almeno a divenirne

forti caratisti. A tal fine un capo equipaggio ricorre ancora al « Credit Maritime » e può ottenerne, per la costruzione di una nuova unità, un prestito fino a 15 milioni di vecchi franchi; talvolta egli si associa a un capomeccanico per mettere insieme un capitale di 30 milioni, che è già una parte notevole del costo complessivo. Così, con vari contributi, egli riesce a raccogliere la somma necessaria. Diventare almeno co-proprietario è più facile per i *patrons* che comandano dei battelli sardinieri, il cui costo è inferiore a quello degli altri pescherecci; e appunto nella flottiglia sardiniera si nota che almeno 4 *patrons* su 5 possiedono una certa parte del battello loro affidato.

I rapporti fra armatori ed equipaggi sono fissati da precise convenzioni sottoscritte dai rappresentanti di entrambe le categorie. Queste norme fissano anzitutto i diritti e i doveri delle due parti, cioè, ad esempio, che l'armamento conserva la direzione economica dell'impresa ed ha il diritto di scegliere il *patron* e il capo meccanico; che al capopesca spetta il diritto di scegliere, ma d'accordo con gli armatori, gli uomini dell'equipaggio, ecc. Altre norme riguardano il numero di giorni di riposo per i marinai dopo ogni uscita in mare, la quantità di pesce che spetta a ciascuno e il numero minimo di uomini che devono essere imbarcati per ogni tipo di battello. Queste convenzioni stabiliscono pure che la società armatrice deve provvedere a dotare il peschereccio di tutti gli attrezzi da pesca e di tutti gli accessori necessari; che sono pure a carico dell'armatore altri oneri, come l'assicurazione contro i rischi del lavoro in mare, la riparazione e la manutenzione del battello, ecc.; che altre spese, come l'affitto e la manutenzione delle apparecchiature elettroniche (quando queste non vengano acquistate), il rifornimento di carburante, di combustibile, di viveri, di acqua e di ghiaccio, sono invece divise fra l'equipaggio e gli armatori secondo una particolare proporzione, che è la stessa secondo la quale viene diviso fra le due parti contraenti il prodotto netto della pesca, una volta tolte tutte queste spese. Questa proporzione varia secondo la potenza del battello (19). Il guadagno

(19) Per i battelli aventi potenza di motori fino a 220 cavalli l'accordo è libero, mentre se la potenza è compresa fra 221 e 300 CV il 61% va all'armamento e il 39% all'equipaggio; le successive percentuali sono le seguenti: 301-375 CV, 63% e 37%; 376-500 CV, 64% e 36%; 501-600 CV, 65% e 35%; oltre 600 CV

netto spettante agli armatori è diviso fra essi in proporzione al capitale impiegato, mentre quello che spetta all'equipaggio è così diviso fra i vari membri: una parte e mezzo al capo equipaggio, una e un quarto al capomeccanico, una a ciascuno per gli altri marinai, con eccezione dell'apprendista e del mozzo, ai quali spettano, rispettivamente, tre quarti di parte e mezza parte.

I pescatori iscritti nel porto di Concarneau sono circa 3000, compresi quelli che provengono dai comuni vicini. Questo numero è pressoché costante da diversi decenni, per cui è evidente che l'incremento degli apporti di pesce è da attribuire soltanto al perfezionamento dei metodi e delle attrezzature di pesca. I pescatori che abitano nella stessa cittadina di Concarneau sono forse 500 e sono soprattutto i capipesca e i capimeccanici, mentre i marinai risiedono in prevalenza a Lanriec (al di là del canale di accesso al porto interno), a Beuzec Conq, a Trégunc e in altri comuni, sia in villaggi che in case sparse nella campagna. Non sono però affatto dei pescatori-agricoltori, come farebbe credere la loro residenza, poiché l'attività continua dei *chalutiers* e dei *thoniers* rende impossibile questa duplice occupazione; si potrebbero chiamare pescatori a residenza rurale. Si deve però tener presente che questi pescatori guadagnano abbastanza bene e in ogni caso più di un operaio medio: giusta ricompensa per il loro lavoro durissimo, che li porta a restare in mare, anche nei mesi invernali, per pescare o per vivere in una sala-macchine per più di 10 giorni consecutivi.

6. L'ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE. - La netta suddivisione in tre settori distinti, che abbiamo già notato nella pesca (sardina, tonno, pesce vario), rimane anche nell'organizzazione del commercio del pesce, in quanto a Concarneau si hanno, per i tre tipi di pesce sopra indicati, tre distinti mercati; di ciascuno di questi converrà trattare separatamente.

Per la sardina, come già sappiamo, Concarneau era un importante mercato di vendita fin dal XVIII secolo; già da allora centinaia di battelli provenienti anche da altri porti della Bretagna

l'accordo è di nuovo libero. Questi dati appaiono nell'articolo 7 delle *Conditions Générales d'Engagement*, firmate a Concarneau dalle due parti contraenti nel 1963.

venivano a sbarcarvi il loro prodotto, che era in gran parte assorbito dagli stabilimenti per la pressatura delle sardine. Quando poi sorsero le industrie conserviere, queste monopolizzarono ancor più gli acquisti delle sardine, delle quali, con l'estendersi della loro attività, domandavano quantità sempre maggiori. I pescatori tuttavia non furono sempre in grado di fornir loro i quantitativi richiesti, oppure in qualche anno ne offrivano delle quantità esorbitanti, che le stesse industrie non potevano interamente acquistare. Le forti oscillazioni nella quantità sbarcata si verificano ancor oggi e sono causa di importanti variazioni di prezzo. Questa instabilità condiziona non poco il mercato della sardina, insieme al carattere stagionale della pesca, per cui si hanno cospicui apporti in alcuni mesi dell'anno seguiti da un più lungo periodo di stasi. Tuttavia la caratteristica più importante fra tutte, quella che veramente comanda il mercato della sardina, è data dalla rapida deperibilità di questo pesce, che impedisce il trasporto in mercati lontani (20). Perciò la sardina sbarcata nel porto viene avviata essenzialmente verso questi tre mercati di consumo: la popolazione della stessa Concarneau e dei dintorni, i centri urbani che possono essere raggiunti rapidamente con autocarri e col treno e infine l'industria conserviera.

Le operazioni di vendita delle sardine si svolgono attualmente in un mercato che si trova nel molo Pénéroff, mentre nel secolo scorso e agli inizi di questo si svolgevano in un mercato situato in prossimità del porticciolo di La Croix, intorno al quale erano sorte pure le industrie conserviere (fig. 8). Quando i pescatori sbarcano sulla banchina le casse piene di sardine, essi hanno dinanzi tre categorie di acquirenti: i commercianti locali e gli ambulanti che ne acquistano piccole quantità per la popolazione cittadina e dei paesi vicini, altri commercianti che ne acquistano maggiori quantitativi da destinare alle spedizioni verso l'interno e infine coloro che acquistano per conto delle industrie. A queste persone basta un semplice colpo d'occhio sulle cassette per rendersi conto della bontà o meno del prodotto che essi si disputano all'asta sotto il controllo di un delegato della Camera di Commercio. In passato invece questa vendita era libera e i pescatori si trovavano dinanzi

(20) P. OSTERMEYER, *op. cit.*, p. 40.

i vari acquirenti senza l'intermediario di alcun ente coordinatore. Pertanto accadeva che ogni vendita era indipendente dall'altra e che ciascun industriale era libero di acquistare il prodotto da un pescatore piuttosto che da un altro. In conseguenza di ciò il prezzo della sardina subiva forti oscillazioni nella stessa giornata e questo lasciava scontenti molti pescatori. Questo sistema di vendita all'asta libera perciò è stato sostituito con quello della vendita nell'ambito di un mercato, detto *criée*, sotto il controllo della Camera di Commercio. E' la direzione del mercato che fissa, in base a un preciso regolamento, i turni di vendita in cui si succedono pescatori e acquirenti, la durata dell'asta, le modalità di pagamento, ecc. E' vero che in tal modo gli industriali perdono la libertà di acquistare il pesce da chi desiderano, ma con tale sistema si hanno condizioni di mercato più equilibrate, con maggiore soddisfazione di tutti.

Terminate queste operazioni, i vari acquirenti provvedono ad avviare il pesce verso i rispettivi mercati di consumo. I commercianti locali e gli ambulanti vendono la sardina come pesce fresco alla popolazione cittadina e a quella dei dintorni e pertanto si sforzano di smerciarla in giornata o, al più, entro le 24 ore. Altri commercianti provvedono agli invii verso le città dell'interno; essi spediscono le sardine in cassette nelle quali si aggiunge una certa quantità di sale, per assicurare una più lunga conservazione; tale modo di trattare le sardine si dice *en vert*. Gli industriali, infine, rilevano direttamente le sardine dalla banchina, senza alcuna preparazione, e le trasportano nei loro stabilimenti che le lavorano nel minor tempo possibile.

L'industria costituisce lo sbocco principale per la pesca della sardina ed assume un ruolo regolatore nel mercato di questo pesce, data l'enorme quantità che ne assorbe (circa l'80% del pesce pescato). L'industria peraltro ha una funzione importante in questo mercato; infatti, dato che il periodo di pesca è piuttosto breve e dato che solo le industrie hanno la possibilità di assorbire tutto il quantitativo riversato sul mercato nel breve periodo di abbondanza, per destinarlo al consumo nella rimanente parte dell'anno, l'industria rappresenta l'intermediario indispensabile che consente di estendere il mercato della sardina nello spazio e nel tempo.

Gli industriali però non acquistano le sardine direttamente, ma

attraverso un organismo che provvede a questo scopo nell'interesse di tutti. Questo ente, che si occupa anche degli acquisti del tonno, è il « Comptoir Français de l'Industrie des Conserves Alimentaires » (COFICA); esso ha la sua sede a Nantes (21) e numerose agenzie locali in tutti i porti di vendita, tra cui Concarneau. Il delegato di questo ente acquista a un certo prezzo le sardine che provvede poi a ripartire fra i vari stabilimenti. Se gli apporti sono abbondanti, egli acquista il quantitativo di sardine richiesto dai singoli industriali, altrimenti ripartisce fra questi la quantità disponibile in proporzione agli acquisti da essi effettuati nei tre anni precedenti. Se un industriale non è soddisfatto della parte che ha ricevuto, può passare alla « dissidenza » e acquistare in proprio la quantità di sardine che desidera, ma ovviamente a un prezzo più elevato. Di solito non è direttamente l'industriale che acquista, ma un commerciante che lo fa per suo conto.

Poiché in questi ultimi anni la quantità sbarcata è diminuita notevolmente, le industrie, nonostante la forte opposizione dei pescatori, hanno cominciato ad acquistare sardine congelate da pescherecci marocchini e di altri paesi: nel 1962 gli acquisti hanno superato le 350 tonn. Gli industriali d'altra parte, dovendo procurarsi la materia prima ad un prezzo relativamente elevato, non possono comprimere oltre un certo limite il prezzo del prodotto che mettono in vendita, per cui di recente essi hanno cominciato a sentire assai forte, sullo stesso mercato francese, la concorrenza delle sardine in scatola provenienti dal Marocco, dalla Spagna e dal Portogallo. Per quanto non si possa parlare di vera e propria crisi, tuttavia la pesca della sardina e le industrie che lavorano questo pesce si trovano in questi anni in una situazione veramente difficile. Solo un rinnovamento generale che riguardi tanto la pesca che l'industria conserviera potrà far superare questa difficile congiuntura.

Quanto abbiamo detto a proposito del commercio della sardina vale in parte per quello del tonno, in quanto anche per questo pesce l'industria rappresenta il mercato di assorbimento più importante. Anzi in questo caso la percentuale destinata al consumo diretto è ancora minore, dato che soltanto i piccoli tonni, catturati negli

(21) P. OSTERMEYER, *op. cit.*, p. 51.

ultimi giorni dell'uscita in mare, che giungono in porto ancora freschi, sono acquistati dai commercianti per rivenderli alla popolazione cittadina o per spedirli in altri centri della Bretagna.

Sappiamo che a Concarneau si sbarcavano notevoli quantitativi di tonno fin dagli inizi del secolo, ma allora non esisteva un edificio che servisse da mercato e in cui potessero svolgersi regolarmente le varie operazioni di vendita. La prima decisione di costruire un tale mercato venne presa nel 1913, ma la guerra aveva impedito la realizzazione di questo progetto (22). Qualche anno dopo la fine della guerra (1922) una società privata prese l'iniziativa di interporvi quale intermediaria fra pescatori e acquirenti, mettendo a loro disposizione i locali e quanto fosse necessario per lo svolgimento della vendita all'asta. Da allora il mercato è stato sempre attivo e tanto i venditori che gli acquirenti pagano in cambio alla direzione della società un piccolo contributo, che è proporzionale al volume degli affari. Le operazioni di vendita si svolgono senza alcun apporto di pesce nella sala delle contrattazioni.

Negli anni precedenti all'ultima guerra gli acquirenti, per farsi un'idea del valore del pesce arrivato in porto, cioè per controllare la qualità e il grado di freschezza dei tonni, si recavano a bordo dei pescherecci con piccole imbarcazioni messe a loro disposizione dalla direzione della società. Eseguito questo controllo, ritornavano nella sala e qui avevano inizio le operazioni di vendita. Oggi gli industriali non vanno più a bordo dei pescherecci, per il fatto che il tonno arriva congelato e pertanto è senz'altro adatto, per condizioni di freschezza, alla trasformazione industriale.

Da qualche anno a questa parte, per evitare di avere delle forti variazioni nel prezzo medio del tonno durante una stessa campagna, e per tutelare gli interessi di quanti sono impegnati nella pesca del tonno (armatori, pescatori, industriali), si è costituito un « Comité Interprofessionnel du thon ». In seno a questo ente si cerca di stabilire, prima dell'inizio della campagna di pesca, un prezzo minimo del tonno, che varia negli anni col variare del costo della vita; questo prezzo minimo offre una certa garanzia soprattutto ai pescatori. Praticamente, dunque, non c'è qui una vendita all'asta

(22) A. KREBS, *op. cit.*, p. 121.

del tonno, poiché questo pesce viene ripartito fra gli industriali man mano che i battelli, al loro rientro, scaricano il prodotto pescato. La ripartizione, che spetta al delegato del COFICA, vien fatta secondo un criterio stabilito in precedenza e che è lo stesso di quello seguito per le sardine. All'arrivo di ciascun battello, nella lavagna del mercato si scrive il prezzo del tonno, cioè quello precedentemente fissato e costantemente controllato dai rappresentanti della Marina Mercantile, e il nome dell'industriale cui il carico è destinato. Solo un 10% circa della quantità sbarcata viene riservato ai commercianti (*mareyeurs*) che vendono il tonno fresco e la vendita si fa all'asta fra questi.

Il mercato del pesce vario ha un'altra organizzazione. Questo pesce infatti è destinato al consumo diretto e non alle industrie (salvo una parte piuttosto piccola) e pertanto gli acquirenti sono rappresentati dai commercianti, i quali hanno la funzione di intermediari fra pescatori e consumatori. Anche in questo caso la popolazione cittadina non può assorbirne che una quantità assai piccola, per cui la maggior parte del pesce viene spedita verso i grandi centri urbani dell'interno della Francia. La concorrenza fra questi commercianti, che sono abbastanza numerosi, è molto forte e ciò rende le vendite quanto mai vivaci. Queste si fanno all'asta, sotto il controllo di un delegato della Camera di Commercio (23), in grandi edifici costruiti a tale scopo e situati proprio sul porto di pesca, dinanzi alla banchina Carnot (fig. 8). La Camera di Commercio di Quimper, cui spetta il merito della costruzione di questi mercati, se n'è pure assunta la gestione e da parte loro i pescatori e i commercianti per svolgervi i propri affari pagano una piccola tassa, che è proporzionale alla quantità di pesce venduto.

E' interessante ora esaminare, sia pure in breve, le varie fasi dello sbarco e della vendita del pesce.

I pescherecci arrivano nelle ore della sera e a mezzanotte hanno inizio le operazioni di sbarco del pesce, che determinano una grande animazione sulle banchine. I battelli, secondo l'ordine di arrivo, sbarcano le casse del pesce mediante gru elettriche che

(23) La Camera di Commercio di Quimper controlla dunque il mercato della sardina e quello del pesce vario, ma non quello del tonno.

le sollevano via via dalle stive. Questa operazione, che è a spese degli armatori, può durare anche cinque o sei ore per un solo peschereccio, dato che ognuno di essi può rientrare in porto con carichi superiori a 15 tonn. La quantità sbarcata da ciascun peschereccio viene portata entro i grandi capannoni del mercato e qui riversata su tavoli, dove gruppi di donne, munite di guanti di gomma e di rastrelli di legno, liberano i pesci dal ghiaccio, li lavano e li suddividono secondo le varie specie, che hanno ovviamente un valore diverso. Questo lavoro è particolarmente duro perché le donne sono costrette a lavorare in piedi per tutta la notte.

La vendita ha inizio alle ore 7. Il pesce, dopo essere stato sistemato in casse di 40 kg. ciascuna, viene portato in presenza dei commercianti. Questi si avvicinano e ne prendono visione, mentre il delegato della Camera di Commercio annuncia il prezzo base. Ha inizio quindi l'asta vera e propria e l'addetto ripete ad alta voce le varie offerte. Quando un lotto è assegnato, due impiegati che assistono il delegato scrivono il nome dell'acquirente, il numero di casse, la qualità e il valore del pesce su tre fogli distinti, uno dei quali va agli armatori, uno all'acquirente, mentre il terzo rimane alla Camera di Commercio. Così si procede fino alla fine della vendita del pesce sbarcato.

Il regolamento del mercato è fissato in modo da offrire le condizioni più vantaggiose alle due parti che qui si incontrano. Ad esempio, è stato stabilito, dal 1957, che i battelli che partono per la pesca devono indicare il giorno del loro rientro; se ritornano in porto prima o dopo la data fissata, senza una ragione plausibile, devono pagare un'ammenda. Questa regola consente ai commercianti di sapere con 2-3 settimane di anticipo, sia pure con approssimazione, la quantità di pesce che sarà venduta in un certo giorno e dà loro la possibilità di organizzare per tempo le spedizioni. Ciò è di vantaggio anche per i pescatori, in quanto evita la contemporanea presenza dinanzi al mercato di vendita di un numero eccessivo di pescherecci, che renderebbe più complicate le operazioni di sbarco e farebbe abbassare, in quel giorno, il prezzo base del pesce.

Durante il 1962 nel mercato di Concarneau sono state acquistate 37.502 tonn. di pesce vario, di cui 34.006 da parte dei com-

mercianti all'ingrosso, 1145 dagli ambulanti e locali e 2351 da parte degli stabilimenti industriali; questi ultimi hanno acquistato in prevalenza degli sgombri. I commercianti all'ingrosso o commercianti-spedizionieri (*mareyeurs-expediteurs*) sono circa 70, ma non tutti hanno eguali possibilità di acquisto: ve ne sono alcuni (forse 7) che comprano più di un milione di kg. di pesce all'anno, una decina che ne acquistano da 500 mila a 1 milione di kg., mentre gli altri rilevano dal mercato quantitativi minori. Questi commercianti hanno a disposizione numerosi magazzini, che si trovano negli stessi edifici del mercato (fig. 8) e che sono loro dati in affitto dalla Camera di Commercio. I magazzini, tutti dotati di impianti frigoriferi, servono per lavorare il pesce, quando è il caso, per preparare le cassette col ghiaccio e compiere tutte le operazioni necessarie alla spedizione.

Il pesce spedito dai commercianti può andare o direttamente ai clienti, rappresentati da grossisti che si trovano nelle varie città, oppure a rappresentanti degli stessi spedizionieri, dislocati nei centri di maggior consumo. Nel primo caso il pesce è già venduto, con prezzo fissato dallo stesso commerciante, e parte accompagnato da regolare fattura; nel secondo caso è accompagnato da un semplice elenco e il commerciante non sa, al momento della spedizione, a quale prezzo verrà venduto nella piazza di Marsiglia o di Lione o di altra città, ma conoscerà questo prezzo dal suo rappresentante uno o due giorni dopo. Si è valutato che nel 1962 le spedizioni sono state fatte per metà circa alla clientela e per la parte rimanente ai mandatarî dei commercianti.

Le spedizioni si effettuano sia col treno che con automezzi. Fino a un decennio addietro prevaleva il trasporto ferroviario, ma poi si è sempre più sviluppato, fino a prendere la prevalenza, il trasporto con camion isotermi, dotati di impianti di refrigerazione, tanto che nel 1962 ben due terzi delle spedizioni sono state fatte con questi mezzi. Oggi Concarneau dispone di oltre 40 autocarri di questo tipo, costruiti appositamente per trasportare il pesce fresco nel più breve tempo possibile in tutte le parti del territorio francese. Il trasporto ferroviario rimane comunque importante, poiché le spedizioni si effettuano con vagoni frigoriferi trasportabili anche su strada: ciò è molto utile per avviare il pesce, senza effettuare trasbordi, verso i piccoli centri non collegati dalla linea

ferroviaria. Ogni giorno partono degli autocarri carichi di pesce per Parigi, Rennes, Nantes e altre città non lontane dalla Bretagna; due volte alla settimana ne partono per Bordeaux, Marsiglia e altre città del sud.

E' impossibile conoscere come si ripartisca il pesce di Concarneau fra le varie città della Francia poiché, se le ferrovie francesi (SNCF) forniscono dei dati abbastanza attendibili, altrettanto non è da parte delle compagnie che effettuano i trasporti su strada; queste infatti non raccolgono delle statistiche sulle spedizioni nelle varie città. Comunque, dalle informazioni raccolte risulta che circa il 55% delle spedizioni è diretto verso Parigi, il 25% nei dipartimenti del Mediterraneo e la parte rimanente verso quelli dell'ovest (Bordeaux, Poitiers) e del sud-est. A nord e a est di Parigi invece non si spedisce il pesce di Concarneau, poiché colà è assai forte la concorrenza dei porti più vicini, come Boulogne, Dieppe e Fécamp. In sintesi, le città che ricevono i maggiori quantitativi di pesce di Concarneau, oltre Parigi, sono Rennes, Nantes, Le Mans e Angers da un lato, Marsiglia, Lione, Grenoble e Tolosa dall'altro: le une sono città situate a nord della Loira, a non grande distanza dalla Bretagna (Rennes è anzi il capoluogo di questa regione), le quali ricevono il pesce entro le 24 ore, le altre sono città del sud e del sud-est, alle quali il pesce perviene per lo più dopo le 24 ore.

7. L'ATTREZZATURA DEL PORTO E LE ATTIVITÀ COMPLEMENTARI DELLA PESCA. - L'economia di Concarneau è interamente legata alla pesca, in quanto ad essa sono connesse, in qualche modo, tutte le attività economiche che si svolgono nella città; e d'altra parte si può osservare che quanto più questi rapporti sono stretti, tanto più tali attività tendono a localizzarsi in vicinanza del porto. Le descriviamo qui brevemente.

Tutt'intorno al porto di pesca, e soprattutto di fronte ai luoghi di attracco dei pescherecci, si trovano anzitutto delle rivendite di attrezzi da pesca (reti, corde, ecc.), alcune delle quali sono gestite dalla cooperativa dei pescatori; quest'ultima si occupa non solo della vendita di attrezzi, ma anche del rifornimento di prodotti alimentari e di tutto ciò che può essere necessario agli equipaggi. Vi sono poi dei magazzini per la vendita di strumenti per la

navigazione, cioè di strumenti ottici, elettronici e di altro genere, e officine-deposito per la vendita e la riparazione di motori marini, per lo più situati vicino alla banchina Est (fig. 8). Dinanzi alla stessa banchina, come anche al di là del tronco ferroviario che giunge fino al mercato del pesce, si trovano dei magazzini, di proprietà degli armatori, che servono come deposito di attrezzi e di pezzi di ricambio o per altri usi vari. All'angolo fra la banchina Est e quella del Lin si trovano poi dei grandi depositi di gasolio, destinato ai pescherecci della flottiglia di Concarneau.

Questo carburante arriva in porto per mezzo di piccole navi-cisterna che lo portano dalle raffinerie della bassa Senna. Il rifornimento avviene con particolare frequenza, dato che il consumo è molto forte: infatti ogni peschereccio porta con sé 10-12 tonn. di gasolio per ogni uscita in mare di 15-18 giorni. Da questi grandi depositi partono delle condutture dirette verso le banchine dove, alla distanza di una ogni 25 m., si susseguono le prese cui attingono i pescherecci. Per i bisogni quotidiani e fondamentali della refrigerazione, il porto di Concarneau dispone di due grandi fabbriche di ghiaccio, la fabbrica *Courtois* e le *Glacières Concarnoises*; di queste, la prima è ubicata in città, mentre la seconda, che nel 1961 è stata acquistata da un gruppo di commercianti-armatori, si trova proprio sul porto, a fianco del grande mercato del pesce (fig. 8). Queste due fabbriche riforniscono i pescherecci ed anche numerosi magazzini di spedizione del pesce non dotati di propri impianti per la fabbricazione del ghiaccio. La produzione del ghiaccio si aggira sulle 250 tonn. al giorno ed è perciò veramente rilevante, ma comunque essa è necessaria, quando si pensi che ciascun peschereccio ne carica anche 20 tonn. per ogni uscita in mare e che anche i magazzini di spedizione ne fanno giornalmente un larghissimo uso.

L'attrezzatura del porto è completata dalla presenza dei cantieri navali, che si trovano anch'essi dinanzi allo specchio del porto di pesca, ma in vicinanza del canale che unisce il porto stesso all'avamporto. Questi cantieri sono in grado di costruire tutti i tipi di pescherecci necessari alla flottiglia di Concarneau. Per le riparazioni e le periodiche revisioni dello scafo il porto dispone anche di un grande scalo di alaggio (*slipway*);

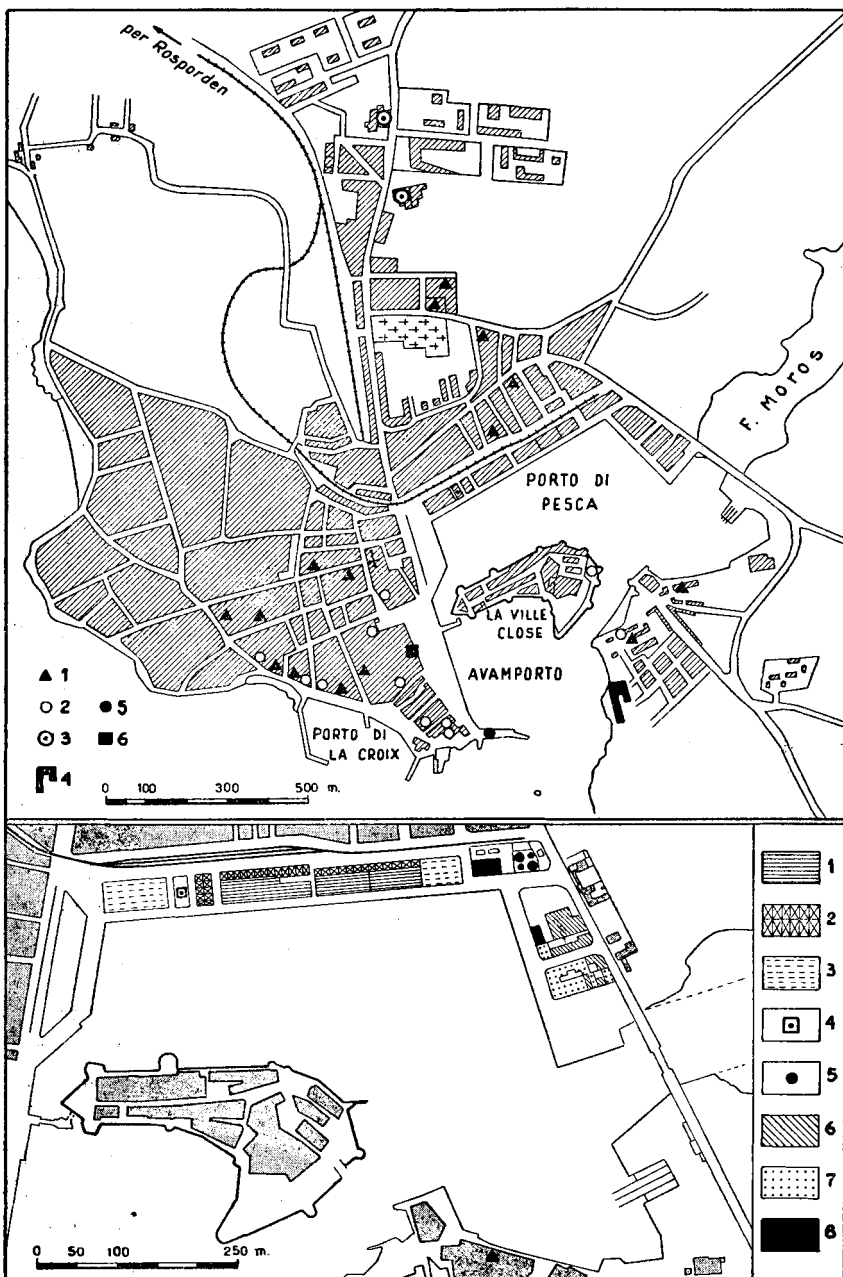


FIG. 8. — LA CITTA' E IL PORTO DI CONCARNEAU: ATTREZZATURE PORTUALI E INDUSTRIE COLLEGATE CON LA PESCA. (Nel riquadro in alto: 1, stabilimenti conservieri in attività; 2, stabilimenti che hanno cessato l'attività; 3, fabbriche di scatole metalliche; 4, scuola tecnica per la gente di mare; 5, mercato della sardina; 6, mercato del tonno. Nel riquadro in basso: 1, grandi mercati del pesce; 2, magazzini dei commercianti; 3, mercati in costruz.; 4, fabbr. di ghiaccio; 5, depositi di gasolio; 6, magazzini degli armatori; 7, officine meccaniche ed elettromecc.; 8, uffici e cooperative).

questo può portare a secco anche i pescherecci più grandi e negli spiazzati che sono alle sue spalle possono trovar posto, per le varie riparazioni, anche 5-6 battelli contemporaneamente: ciò è ritenuto sufficiente per le esigenze della flottiglia di Concarneau. Infine, potremmo considerare come parte integrante dell'attrezzatura del porto gli stessi stabilimenti per la conservazione del pesce, ma con questa differenza rispetto alle altre industrie che sopra abbiamo indicato: se infatti queste ultime rappresentano delle attività complementari della pesca, che operano affinché essa possa esplicarsi nelle migliori condizioni di efficienza, l'industria conserviera costituisce invece il completamento di un ciclo di lavoro, che si inizia nella pesca stessa e termina nella elaborazione industriale del suo prodotto. In altri termini, la pesca e l'industria conserviera sono così strettamente legate fra loro da formare un unico complesso produttivo cui le varie branche concorrono con eguale importanza.

Dato il ruolo particolarmente importante che questa industria ha nell'economia cittadina, conviene esaminare come essa sia sorta e come sia andata via via affermandosi dal secolo scorso ad oggi (24).

Gli stabilimenti per la conservazione del pesce, che lavorano soprattutto il tonno, la sardina e lo sgombero e, in minor misura, anche altri pesci, sono attualmente 13 e sono tra i maggiori della Bretagna; essi sono distribuiti nelle varie parti della città, ma si nota che un certo numero si concentra attorno al porticciolo di La Croix (fig. 8); questa ubicazione è caratteristica poiché risale al tempo in cui il porticciolo conosceva un intenso movimento di battelli sardinieri.

I primi stabilimenti sorsero intorno alla metà del secolo scorso e di essi alcuni furono fondati da proprietari di vecchi opifici per la pressatura delle sardine, che seppero operare prontamente la conversione della loro attività per poter sopravvivere, altri da armatori, mentre altri ancora sorsero come succursali di grandi società conserviere aventi la loro sede centrale a Nantes o a

(24) Per le questioni relative all'industria della conservazione del pesce è utile la lettura dell'opera di A. M. D'AVIGNEAU, *L'industrie des conserves de poisson en France métropolitaine*. Rennes, Imprim. bretonne, 1958.

Bordeaux; queste infatti preferivano creare vari stabilimenti in diversi porti piuttosto che uno solo di grande capacità lavorativa in una sola città. Il numero degli stabilimenti andò continuamente aumentando, tanto che nel 1881 Concarneau ne contava già 17 e agli inizi di questo secolo, nel 1902, questo numero era salito a 28.

La crisi delle sardine all'inizio del secolo e la guerra mondiale, subito dopo intervenuta, determinarono però la chiusura di numerose fabbriche, tanto che nel 1938 ne restavano soltanto 19. Dopo il secondo conflitto mondiale si poté assistere dapprima a un nuovo aumento del numero degli stabilimenti, ma poi alcune fabbriche dovettero chiudere mentre altre si fusero insieme, allo scopo di specializzare ciascuno stabilimento in un solo tipo di lavorazione e ottenere in tal modo degli alti rendimenti.

Quanto alla produzione, fino alla fine dello scorso secolo tutti gli stabilimenti di Concarneau si dedicavano alla confezione di sardine sott'olio; ma proprio in quel periodo cominciò a farsi sentire la concorrenza delle sardine del Portogallo e della Spagna, per cui gli industriali cominciarono la lavorazione del tonno, ancora non praticata nei paesi iberici. Anche la crisi delle sardine del 1902-10 contribuì ad orientarli verso questa produzione. Poco dopo il 1920 venne iniziata la lavorazione degli sgombri, che permetteva agli stabilimenti di restare in attività anche nei mesi di stasi della sardina e del tonno, e dal 1936 venne introdotto il trattamento del tonno al naturale (25), che consentiva di abbassare notevolmente i prezzi, in quanto evitava la spesa dell'olio e comportava dei procedimenti di lavorazione molto semplici. Successivamente si è pure introdotta la lavorazione di altre specie di pesci (naselli, sogliole), ma la maggior parte della produzione rimane legata alla conservazione del pesce stagionale. Intanto già da qualche tempo gli stabilimenti avevano cominciato a trattare contemporaneamente al pesce anche vari legumi (piselli, fagioli, fagiolini), per cui essi hanno stabilito un calendario di lavorazione basato sui periodi di maturazione di questi legumi e sui periodi di più abbondanti apporti di pesce stagionale, soprattutto di sardine.

(25) Questo consiste nel mettere il tonno in scatola quando esso è ancora crudo e di sottoporre le scatole stesse ad alta temperatura per ottenere la cottura.

Quanto al tonno, è ormai lavorato per tutto l'anno, da quando si è iniziata la campagna africana dell'*albacore*. Accade pertanto che, se la quantità di tonno sbarcata nel porto è più che sufficiente per i bisogni dell'industria, altrettanto non si può dire per la sardina, tanto è vero che si rende necessaria l'importazione di sardine congelate dal Marocco, di cui abbiamo già fatto cenno. Le richieste di sardine d'altra parte sono sempre molto forti, dato che le più importanti fra le industrie di Concarneau, come la « Cassegrain » (sede centrale a Nantes), la « Provost Barbe », la « Graciet » ed altre hanno fortemente meccanizzato i processi di lavorazione; queste industrie possiedono delle macchine in grado di trattare 10 mila sardine per ora, mentre le più abili fra le operaie non potrebbero lavorarne più di qualche centinaio. Questa meccanizzazione d'altra parte era necessaria per poter abbassare i costi di produzione e affrontare con successo la concorrenza del pesce in scatola proveniente da paesi stranieri.

I mercati di sbocco per l'industria conserviera di Concarneau sono rappresentati soprattutto dalle città di Parigi e di Lione e dai centri industriali del nord e dell'est, verso i quali si effettuano frequenti spedizioni, prevalentemente con autocarri. Alcuni stabilimenti inviano i loro prodotti direttamente anche all'estero, mentre per altri provvedono le loro sedi centrali situate fuori della Bretagna.

A rifornire queste industrie degli involucri necessari per la conservazione del pesce provvedono due grandi fabbriche di scatole metalliche che si trovano pure a Concarneau (fig. 8); una di esse, la « Boites Metalliques d'Arvor » è una delle maggiori di Francia ed è capace di costruire diverse centinaia di migliaia di scatole al giorno. Queste due fabbriche riforniscono non solo le industrie di Concarneau, ma anche altre che si trovano in vari centri della Bretagna e che praticano la lavorazione del pesce o dei legumi. Le industrie per la fabbricazione delle scatole metalliche trovano più facilmente degli stabilimenti conservieri la mano d'opera necessaria, poiché il lavoro che vi si svolge è meno faticoso che nell'industria della conservazione, dove l'odore assai sgradevole che proviene dalla manipolazione del pesce riesce piuttosto sgradito a molti operai.

Infine, completano il ciclo della lavorazione industriale dei prodotti della pesca la produzione di sottoprodotti (farina di pesce, olio, concimi). Vi è una sola fabbrica che li produce ed è situata in aperta campagna, dato che gli odori che da essa emanano sarebbero intollerabili in città. Un tempo essa utilizzava gli scarti della lavorazione delle sardine, ma da qualche anno tratta anche quelli del pesce vario; talvolta acquista nel mercato di vendita intere partite di pesce che non hanno trovato acquirenti. La produzione principale è quella della farina di pesce (oltre 100 tonn. al mese), che serve all'alimentazione del bestiame e che perciò è venduta a ditte specializzate nei mangimi per gli animali. Si producono anche olio di pesce, destinato all'industria dei saponi, e, in misura minore, concimi per l'agricoltura.

8. ALTRE ATTIVITÀ ECONOMICHE DELLA CITTÀ. - Abbiamo già visto come tutte le principali branche dell'economia di Concarneau siano in relazione più o meno diretta con la pesca. Al di fuori di questo complesso di attività non ve ne sono altre di qualche importanza, fatta eccezione per il turismo. La città deve lo sviluppo del movimento turistico soprattutto alla bellezza delle sue spiagge, all'aspetto suggestivo delle sue scogliere granitiche, al verde dei boschi e delle campagne circostanti. Vi hanno peraltro un ruolo importante anche altri fattori, come l'aspetto caratteristico della Ville Close medievale e inoltre, e in misura non trascurabile, lo stesso vivace movimento del porto di pesca, dove i battelli di continuo arrivano e partono, e l'attività febbrile che si svolge nelle banchine durante le varie operazioni che sono connesse allo sbarco del pesce o al rifornimento dei battelli e che tanto interessano e attirano i turisti. Negli anni scorsi, quando i pescherecci erano dotati di vele multicolori, lo spettacolo dell'arrivo e della partenza dei battelli era particolarmente suggestivo ed anche per questo la città non mancava di esercitare un certo fascino sui turisti.

Per ciò che riguarda le bellezze del paesaggio, Concarneau può vantare delle amene ed estese spiagge, poste al riparo dalle forti mareggiate, in quanto situate nell'interno di una baia. Le spiagge più belle, fra quelle più vicine alla città, sono due e vengono denominate « les grands sables blancs » e « les petits sables blancs »,

le quali a marea bassa hanno un'ampiezza di molte decine di metri. Da queste spiagge poi è facile raggiungere con brevi escursioni per via mare o per strada i bei dintorni di Concarneau, come l'elegante spiaggia di Beg Meil, nell'opposta sponda della Baia di La Forêt, o la punta del Cabellou, a sud della città.

L'attività turistica a Concarneau è stagionale ed è limitata al periodo aprile-settembre; pertanto non tutti gli alberghi restano aperti per tutto l'anno. Nel 1963 si contavano 13 alberghi (compresi tre situati nelle spiagge) per complessive 273 camere (26); di questi, 7 sono quelli che rimangono aperti per tutto l'anno. La disponibilità di posti-letto in albergo è sufficiente ed è raro perciò che il « Syndicat d'Initiative » debba respingere delle prenotazioni di posti, che pervengono già alcuni mesi prima della stagione turistica. Degli alberghi, uno è di prima categoria, 2 sono di seconda e 5 di terza categoria, mentre gli altri si rivolgono a una clientela meno esigente. I ristoranti, una quindicina, sono pure sufficienti per servire sia i turisti che vengono a Concarneau per villeggiatura sia quelli di transito. Vi sono pure delle camere date in affitto da privati (spesso camera e cucina), ma è impossibile valutarne il numero e sapere quanti turisti vi prendono alloggio.

Per incrementare l'attività turistica, in questi ultimi anni sono stati aperti dei campeggi nelle immediate vicinanze della città e inoltre si organizzano delle manifestazioni folcloristiche che hanno per sfondo la vita e i costumi dei pescatori di Bretagna. L'afflusso dei turisti raggiunge le punte massime in luglio e in agosto, poi il sopravvenire delle piogge autunnali allontana quasi bruscamente i turisti da questa località della Bretagna occidentale. Nel 1962 si è avuto negli alberghi della città un movimento complessivo di 6950 ospiti, dei quali 5300 francesi e 1650 stranieri; non è noto però il numero di coloro che hanno preso alloggio presso privati. Fra gli stranieri i più numerosi sono stati gli Inglesi, seguiti dai Belgi e dai Tedeschi; pochi gli Italiani, una quarantina in tutto. Quanto ai Francesi essi provenivano in prevalenza da Parigi e dai dipartimenti della Senna; infatti quasi i due terzi delle prenotazioni ricevute dall'ufficio turistico cittadino pervenivano da quei distretti.

(26) Da informazioni del *Comité Régional de Tourisme de Bretagne*, presso la Camera di Commercio di Rennes.

Si può facilmente prevedere che l'attività turistica continuerà ancora a svilupparsi nei prossimi anni (fra il 1956 e il 1963 sono sorti 4 nuovi alberghi, per complessive 65 camere) ed è interessante constatare, dal nostro punto di vista, come l'attività della pesca non solo non costituisca, come invece accade altrove, un fattore repulsivo sull'afflusso dei turisti, ma anzi rappresenti un importante motivo di attrazione, che non mancherà di esercitare la sua positiva influenza anche sullo sviluppo futuro del turismo.

9. LO SVILUPPO EDILIZIO DELLA CITTÀ E DEL PORTO. - Fondata su una zolla di terra interamente circondata dal mare e protetta da potenti mura, Concarneau rimase per lungo tempo racchiusa in questa duplice difesa, poiché lo spazio pur breve (circa 5 ha.) dell'isoletta fu sufficiente per l'esigua popolazione che vi abitò per tutta l'età medievale. Solo dal XV secolo in poi cominciarono a sorgere delle abitazioni nella vicina sponda della terraferma, ma queste aumentarono di numero piuttosto lentamente, tanto che verso la metà del '500, secondo le fonti storiche, esse non erano più di 200. Possiamo aggiungere che sino alla fine del XVIII secolo non vi furono importanti cambiamenti. Poiché, però, negli ultimi decenni di quel secolo la pesca della sardina aveva preso un notevole sviluppo, si sentì la necessità di adeguate attrezzature portuali per accogliere i numerosi battelli sardinieri. Perciò agli inizi dell'800 vennero costruiti la banchina detta dell'Aiguillon e il molo Pénéroff, il quale doveva proteggere tutto lo specchio d'acqua antistante alla Ville Close. Ben presto, tuttavia, questi approdi non furono più sufficienti, in quanto il numero dei battelli andava continuamente aumentando, onde i pescatori reclamarono la costruzione di un bacino interno a ridosso del molo (fig. 9) in cui i pescherecci potessero entrare ed uscire a marea alta. Tale opera venne costruita tra il 1819 e il 1830, ma dovette essere ampliata trent'anni dopo (1860-62) (27).

Per quasi tutto il secolo scorso, o almeno fino al 1880, il movimento dei battelli da pesca si svolgeva dunque essenzialmente nell'avamposto e in questo piccolo bacino; e appunto in questa

(27) Foyer de l'Enseignement de Metz, *op. cit.*, p. 41.

parte della città, cioè presso l'estremità della penisola che chiude l'avamposto, vennero sorgendo quasi tutti gli stabilimenti conservieri, data l'evidente convenienza di innalzarli il più possibile vicino ai luoghi di sbarco delle sardine. Aumentando ancora il movimento della pesca, si rese necessario disporre di un altro approdo per i battelli sardinieri, che fosse anch'esso il più possibile vicino agli stabilimenti conservieri. Si scelse per questo un piccolo tratto della costa antistante il quartiere di La Croix, dove un allineamento di scogli appena emergenti determinava, a ridosso, un'area abbastanza riparata. Si decise così di utilizzare quest'ultima come piccolo porto con la costruzione, sopra la scogliera, di un lungo molo a gomito che offrisse una protezione contro i venti di SO. L'opera, che venne completata con la costruzione di due piccoli approdi per i battelli sardinieri, fu realizzata in circa 20 anni, dal 1882 al 1901.

La costruzione del porticciolo di La Croix determinò lo spostamento del centro più vitale della città dalla zona antistante l'avamposto verso il quartiere di La Croix, dove pure vennero sorgendo nuove abitazioni di pescatori e di operai degli stabilimenti. Pertanto agli inizi di questo secolo la pianta di Concarneau veniva assumendo un aspetto sempre più simile a quello attuale, mentre rimaneva ancora completamente diversa la planimetria del porto (fig. 9), soprattutto per il fatto che in quel tempo non era stato ancora utilizzato, come area portuale, lo specchio d'acqua retrostante alla Ville Close, per i suoi fondali troppo bassi.

Lo sviluppo urbano fu abbastanza forte nel periodo che va dagli inizi di questo secolo alla vigilia della seconda guerra mondiale, nonostante che in quei decenni la popolazione cittadina fosse andata continuamente diminuendo. L'espansione avvenne verso occidente, in direzione delle due spiagge più vicine, e in certa misura fu in relazione con l'insorgenza dell'attività turistica. Il porto, al contrario, non conobbe modificazioni fino al 1925, quando venne allargato il molo Pénéroff, per renderlo più facilmente accessibile ai battelli da pesca.

Particolarmente importante è la serie di lavori, iniziati nel 1927 e conclusi nel 1942, che ha portato alla trasformazione e alla utilizzazione dell'insenatura interna. Si cominciò col costruire la nuova banchina dell'Aiguillon, facendola notevolmente più larga

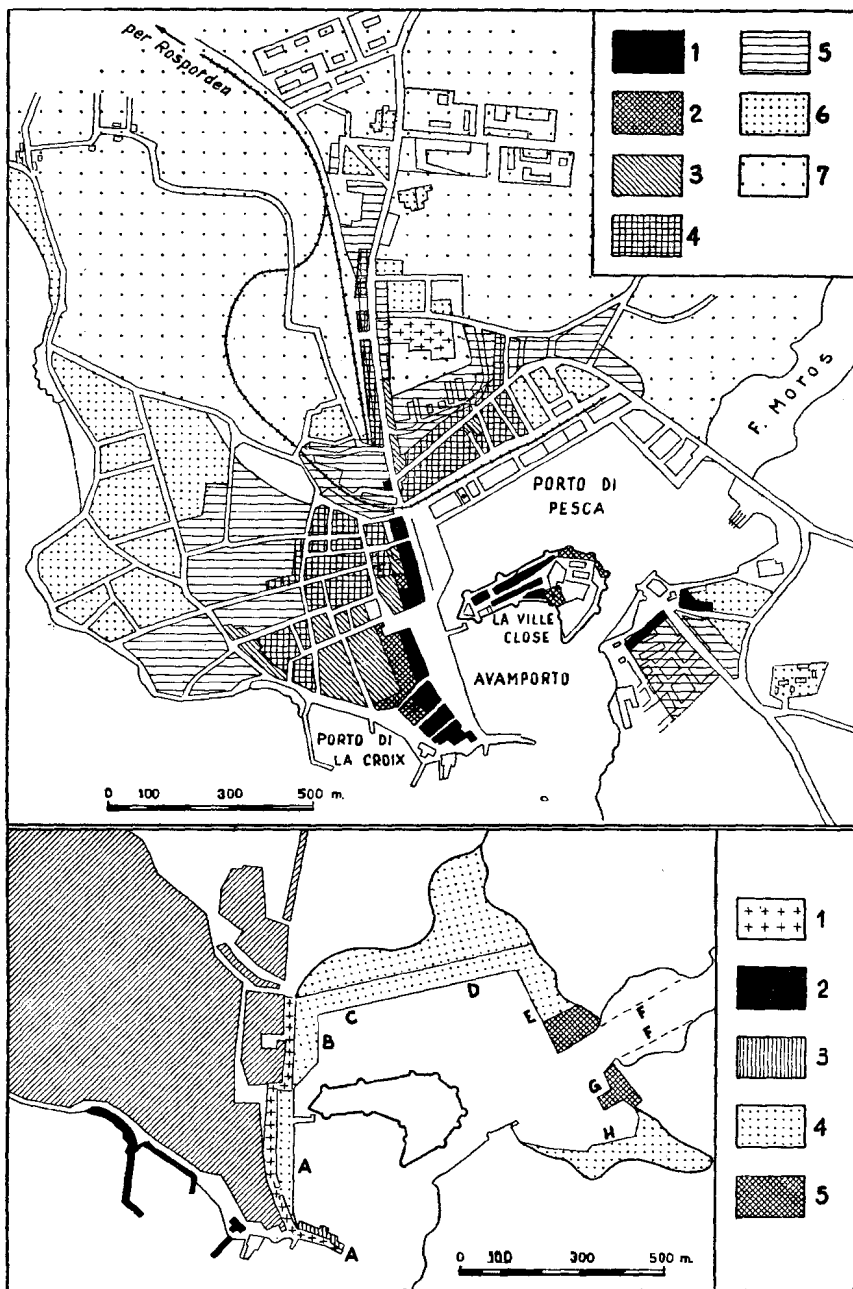


FIG. 9. — LE VARIE FASI DELLO SVILUPPO DELLA CITTA' E DEL PORTO DI CONCARNEAU. (In alto: 1, edifici costruiti fino al 1820; 2, dal 1820 al 1845; 3, dal 1845 al 1880; 4, dal 1880 al 1905; 5, dal 1905 al 1920; 6, dal 1920 al 1942; 7, costruzioni e lottizzazioni attuali. In basso: 1, opere portuali costruite fino al 1865; 2, dal 1880 al 1900; 3, dal 1925 al 1927; 4, dal 1927 al 1942; 5, dal 1956 al 1957. A, banchina e molo Pénéroff; B, banchina dell'Aiguillon; C, b. Carnot; D, b. del Lin; E, b. Est; F, progetto di imbanchinamento dell'estuario del F. Moros; G, scalo di alaggio; H, cantieri navali).

della precedente, e quindi si provvide (1931-37) a colmare l'insenatura del torrentello Lin e a costruire al suo posto una lunga banchina accessibile ai pescherecci. Anche più a ovest la sponda dell'insenatura venne trasformata con la costruzione della banchina Carnot, mentre dall'altro lato, verso l'estuario del F. Moros, venne costruita una parte della banchina Est. In tal modo si metteva a disposizione dei pescherecci un lungo molo di attracco che si estendeva senza interruzione dal ponte di accesso alla Ville Close fino quasi alla foce del Moros. Sono da ricordare anche i lavori eseguiti nella parte sud-orientale dell'insenatura interna e in particolare la costruzione di un approdo e di un terrapieno a Lanriec (1931-33) e il riempimento dell'insenatura del Roudouic, che ha permesso di ricavarne l'area necessaria ai cantieri navali. La trasformazione venne completata col dragaggio del fondo dell'intero specchio d'acqua e del canale di accesso fino alla profondità di 3 m. e in alcuni punti fino a 5 m.

Intanto anche l'avamporto subiva altre trasformazioni. Dopo l'ampliamento del molo, nel 1937 venne colmato il piccolo bacino Pénéroff e si costruì una banchina unica e diritta dalla base del molo fino al ponte per la Ville Close. Così, alla vigilia della seconda guerra mondiale, il porto di Concarneau aveva ormai un aspetto molto simile a quello attuale. Non si dovrebbero poi trascurare, tra i lavori di questo grande ciclo compiutosi entro la prima metà di questo secolo, la costruzione delle numerose attrezzature del porto. Senza far cenno di tutte queste realizzazioni, ricordiamo almeno le due più importanti: la costruzione del primo grande mercato del pesce vario dinanzi alla parte occidentale della banchina Carnot (1936-38), voluta al fine di favorire lo sviluppo della pesca a strascico, e il prolungamento della linea ferroviaria dalla stazione fino a questo mercato, attuato nel 1942.

Alla fine della guerra, che portò a Concarneau soltanto danni trascurabili, non si ebbe un'immediata ripresa dello sviluppo edilizio. Questo poté avere inizio dopo il 1954, quando il Comune e la Camera di Commercio lottizzarono dei terreni a nord della città per la costruzione di centinaia di abitazioni, da assegnare soprattutto alle classi meno abbienti. Altre abitazioni, sempre nella zona settentrionale, furono costruite da privati, fra i quali numerosi agiati pescatori; questi di solito preferiscono possedere la villa

isolata in campagna piuttosto che l'abitazione in città. Altre belle abitazioni sono sorte lungo le due spiagge vicine. Quanto al porto, sono da ricordare pochi lavori: il completamento della banchina Est, realizzato fra il 1949 e il 1954, e la costruzione dello scalo di alaggio compiuta nel 1956. Tuttavia, se il numero e le dimensioni dei pescherecci continueranno ad aumentare nei prossimi anni, anche l'insenatura interna potrebbe non essere più sufficiente per i bisogni della pesca. Per questo si pensa già fin d'ora di trasformare l'estuario del fiume Moros con la costruzione di qualche centinaio di metri di banchine lungo le due sponde del fiume (fig. 9). Questo progetto prevede anche lo spostamento verso l'interno della strada nazionale, che oggi attraversa il fiume proprio sull'estuario, e la costruzione, ai due lati del fiume, di due raccordi per unire la strada stessa al porto.

Una volta spostatasi l'attività portuale nell'insenatura interna, lungo le sue banchine sono venuti sorgendo i mercati, gli uffici del porto, i magazzini degli armatori, ecc., per cui il centro più vitale della città si è spostato ancora una volta, e precisamente dal quartiere di La Croix verso questa parte interna. L'avamposto, il porticciolo di La Croix, l'insenatura interna hanno costituito di volta in volta i centri di attrazione intorno ai quali sono venuti a porre la loro abitazione o il loro luogo di lavoro quanti erano interessati all'attività della pesca; è dunque interessante constatare che la città si è sviluppata in funzione del suo porto e che gli spostamenti successivi dell'attività portuale da una zona all'altra hanno continuamente modificato la sua fisionomia. Infatti non si sono potuti formare in questa città dei quartieri caratterizzati dalla presenza di una sola classe sociale, come si riscontra invece in altri porti: non si hanno qui strade eleganti abitate solo da ricchi armatori o quartieri abitati da soli pescatori. Ciò si deve però anche al fatto che la pesca ha avuto per lungo tempo carattere artigianale, e per questo non ha richiesto la presenza di grandi capitalisti; oggi una vera aristocrazia di armatori esiste a Concarneau, ma essa non ha avuto il tempo di aggrupparsi in un unico elegante quartiere, tanto più che non tutti gli armatori risiedono in città.

Per le ragioni ora esposte, una vera suddivisione in quartieri non è possibile. Tuttavia si potrebbero riconoscere un quartiere

commerciale e portuale, costituito dalle strade che circondano il porto e l'avamposto e la cui attività gravita su questi; un quartiere industriale nella parte meridionale della città intorno al porticciolo di La Croix, dove ancor oggi si trova il maggior numero di stabilimenti industriali, e infine un quartiere turistico nella parte occidentale, alle spalle delle due spiagge più frequentate.

10. LA POPOLAZIONE. - Poiché la base dell'economia di Concarneau è rappresentata dalla pesca, è evidente che la prosperità della popolazione è strettamente legata al buon andamento di essa; pertanto una crisi che eventualmente si abbattesse su questa attività avrebbe riflesso su tutte le altre e metterebbe in una grave situazione l'intera popolazione cittadina. Questo si è già verificato diverse volte in passato, come dimostra l'evoluzione demografica di Concarneau dall'inizio del secolo scorso fino ad oggi. Se si esaminano appunto le variazioni della popolazione, che è possibile seguire attraverso i dati forniti dai vari censimenti francesi (28), si può constatare che alle fasi di espansione o di regresso nello sviluppo della pesca hanno corrisposto dei periodi di aumento e di diminuzione della popolazione.

Nel 1800 Concarneau contava 1560 abitanti ed era già allora un centro di qualche importanza rispetto ai numerosi piccoli borghi del Finistère. Dieci anni dopo, la popolazione era leggermente diminuita, forse per causa delle guerre di quel periodo: Concarneau infatti aveva dato, come altri centri marittimi della Bretagna, numerosi uomini alle flotte napoleoniche. Al ritorno della pace si ebbe una graduale ripresa delle attività economiche ed anche la popolazione riprese ad aumentare, passando a 1843 ab. nel 1831. Nel quinquennio successivo, in relazione con un periodo di scarsi apporti di sardine, si ebbe una certa flessione. Poi, dal 1836 fino agli inizi di questo secolo, la popolazione di Concarneau andò sempre aumentando: nel 1866 si aveva un numero di abitanti già più che doppio rispetto a quello registrato all'inizio del secolo e venti anni dopo, nel 1886, questo numero si era addirittura triplicato. Su questo forte incremento della popolazione influirono da

(28) I dati demografici sono stati forniti dall'ufficio regionale dell'INSEE di Rennes.

un lato l'alta natalità e dall'altro una notevole immigrazione di persone che venivano in città per lavorare negli stabilimenti conservieri. Quest'industria attirava soprattutto i giovani delle campagne, che preferivano diventare operai piuttosto che contadini, dato che il lavoro industriale consentiva dei redditi più elevati. Nella popolazione del 1886 (5684 ab.) erano infatti comprese 1626 persone nate in altri comuni del dipartimento e 309 provenienti da altri dipartimenti. Successivamente il numero degli abitanti continuò ad aumentare, così che nel 1906, in occasione del censimento indetto in quell'anno, la popolazione di Concarneau era salita a 8007 abitanti, più che triplicata rispetto a 50 anni prima e cinque volte maggiore di quella censita agli inizi del secolo scorso.

INCREMENTO DELLA POPOLAZIONE DI CONCARNEAU

ANNI	ABIT.	ANNI	ABIT.	ANNI	ABIT.
1800	1.561	1861	2.767	1906	8.007
1821	1.511	1866	3.550	1911	7.263
1826	1.555	1872	4.463	1921	6.170
1831	1.843	1876	4.745	1926	5.995
1836	1.816	1881	5.191	1931	5.815
1841	1.984	1886	5.684	1936	5.878
1846	2.100	1891	5.991	1946	10.516
1851	2.289	1896	6.500	1954	10.341
1856	2.372	1901	7.635	1962	16.271

Dai primi anni di questo secolo, per almeno un venticinquennio, si ebbe invece una sensibile flessione causata dalla grave crisi sardiniera del 1902-10 e della prima guerra mondiale. Questa diminuzione veniva registrata nei primi anni (744 ab. in meno tra il 1906 e il 1911) contemporaneamente a un'eccedenza positiva del movimento naturale, per cui è evidente che si è avuto un forte esodo degli abitanti, dovuto alle gravi condizioni economiche nelle quali si trovava allora la città. I pescatori infatti attraversavano un periodo di miseria e di disoccupazione, per cui molti, scoraggiati, lasciarono il lavoro sul mare per ritornare nelle campagne, mentre altri cercarono un'occupazione arruolandosi nella marina

mercantile. Nel decennio 1911-1921 Concarneau perdette altri 1093 abitanti, per causa della guerra che fece aumentare la mortalità, ma ancora soprattutto in conseguenza dell'emigrazione. Nei dieci anni successivi la diminuzione della popolazione si attenuò, comunque nel 1936 si contarono 5878 ab., cioè ben 2129 in meno di quelli censiti esattamente 30 anni prima.

Dopo il 1936, cioè all'incirca dal periodo in cui ebbe inizio la pesca del pesce vario che, come abbiamo visto, doveva far rifiorire tutta l'economia di Concarneau, la popolazione riprese ad aumentare: l'espansione della pesca attrasse di nuovo gli abitanti dei centri rurali vicini e il movimento migratorio si invertì. Nel decennio 1936-46 la mortalità superò la natalità, soprattutto durante il periodo della guerra, ma non si è in grado di valutare quali conseguenze quest'ultima abbia determinato sulla popolazione cittadina, perché nel 1945 il comune di Concarneau ha inglobato quello di Beuzec Conq e il censimento dell'anno successivo riporta la cifra di 10.519 ab. Dal 1946 al 1954 si nota una leggera flessione, ma da quest'anno in poi, dato il grande impulso impresso alla pesca e a tutte le attività connesse con essa, la popolazione è aumentata fortemente. Tenendo presente la cifra del 1962, si può constatare che la popolazione del comune è aumentata di 5930 ab. (incremento del 57,3%) in soli 8 anni.

Un cenno, infine, sulla popolazione attiva e la sua ripartizione fra i vari rami dell'attività economica. Per queste considerazioni ci si deve basare sul censimento del 1954, dato che ancora non sono stati pubblicati i dati dell'ultimo censimento, indetto nel 1962. Nel 1954, dunque, la popolazione attiva di Concarneau era costituita da 4888 persone (47% del totale), delle quali 593, cioè il 12,1% della popolazione attiva, occupate nell'agricoltura, 209 (4,3%) nella pesca, 1892 (38,7%) nelle industrie di trasformazione, 275 (5,6%) nei trasporti, 907 (18,6%) nel commercio e i rimanenti in altre attività varie. E' evidente dunque che il numero di coloro che si dedicano alla pesca non rappresenta che una parte piuttosto piccola della popolazione attiva, mentre predominano le persone occupate nell'industria, soprattutto conserviera, e nelle attività commerciali. E' vero che a far aumentare notevolmente la cifra delle persone occupate nelle industrie e in altri settori concorre in misura notevole la mano d'opera femminile, mentre alla pesca,

ovviamente, si dedicano soltanto gli uomini, ma anche se si considerasse la sola popolazione attiva maschile, la maggiore importanza relativa delle altre attività rispetto alla pesca, pur se non così accentuata, apparirebbe ancora evidente. Se si potessero avere le cifre della popolazione attiva del 1962, il rapporto tra gli addetti alla pesca e quelli occupati in altre attività sarebbe probabilmente più favorevole ai primi, ma le cose non cambierebbero di molto.

Attualmente, dunque, i pescatori provenienti dalla stessa città di Concarneau rappresentano forse soltanto il 15% del numero complessivo degli effettivi iscritti nel porto per l'esercizio della pesca, mentre gli altri provengono dai comuni agricoli limitrofi. Questi uomini preferiscono diventare dei pescatori piuttosto che coloni in fattorie di campagna, dato che il lavoro in mare, per quanto più duro e più rischioso di quello che si svolge nei campi, offre tuttavia dei redditi più sicuri e più elevati. Accade però che essi, dopo aver fatto per anni il mestiere del pescatore, utilizzino i loro risparmi per prendere residenza in città; allora o cercano di diventare dei capipesca oppure lasciano il lavoro del mare e, ormai inurbati, cercano di impiegare altrove i loro capitali, indirizzano verso attività diverse dalla pesca i loro figli, dissuadendoli dal praticare il duro mestiere del pescatore. Così appunto fanno i cittadini di Concarneau, ed è evidente pertanto che l'afflusso di uomini dalla campagna è di fondamentale importanza per l'esercizio della pesca; senza questo costante afflusso di nuove forze, il porto di Concarneau non avrebbe potuto raggiungere quello sviluppo e quella prosperità che oggi lo contraddistinguono. E' dunque interessante constatare che la pesca non solo è alla base di tutte le attività economiche che si svolgono nella città, creando pure stretti legami fra esse, ma contribuisce altresì a stabilire stretti rapporti di interdipendenza fra la città e la campagna circostante.

SUMMARY. — The Briton port of Concarneau is presently one of the most important fishing ports in France, on account of the amount of landed fish, now approximating 50,000 tons a year. Fishing can be divided in three branches: sardine, tunny fish and various fish (to be consumed fresh). Sardine fishing is the most ancient activity, which made Concarneau an important port in the eighteenth and nineteenth centuries; since then various events followed and today sardine fishing holds a lower place com-

pared with the other branches and its position in the past. In 1962, 2723 tons of sardines were landed. At the eve of World War I the tunny fishing began and later asserted itself, as a consequence of the tight bounds between fishing and canning industry. Nowadays Concarneau is the main port in Europe for landed tunny: 8242 tons in 1962. Between 1936 and 1938 the catching of various fish by means of trailing nets (chalutage) began to be practised, and developed, especially in the last ten years: 37,560 tons in 1962. Sardines and tunny are almost entirely taken up by the canning industry, represented in Concarneau by many factories, while the fish for fresh consumption is for the most part sent to big towns, like Paris and Lyon, and to the central and southern departments. In the crews of the Concarneau fishing fleet the fishermen resident in this town or native are few, while coming from nearby rural centres are more numerous; so that occupation in the canning industry prevails among the occupied population of Concarneau. Finally, the beauty of the coastland makes tourist trade important in the economy of Concarneau, besides the activities depending on fishing.