

UN "GURDI" AU MUSÉE BASQUE DE BAYONNE

(Avec une notule préliminaire de Mr. Ch. Parain)

La charrette récemment entrée au Musée Basque, à Bayonne (1) présente un intérêt exceptionnel avec ses deux roues pleines calées sur l'essieu. Il s'agit là de la survivance jusqu'à nos jours d'une technique très primitive, ne nécessitant qu'un outillage rudimentaire, alors que la roue à rais qui remonte à une très haute antiquité exige, avec l'emploi d'un outillage déjà perfectionné, une véritable habileté professionnelle (2) (fig. 1).

Le Musée Basque possédait depuis longtemps déjà un petit chariot à quatre roues, pleines également, originaire de la région souletine. Ce chariot, issu d'un traîneau (3), est muni de petites roues d'une seule pièce, tournant sur un essieu fixe : ce véhicule s'apparente ainsi aux jouets d'enfants, montés sur quatre roulettes.

Les roues pleines d'un diamètre plus grand peuvent également être d'une seule pièce, comme dans les voitures archaïques qui se rencontrent encore isolément dans les Pyrénées centrales, à Gèdre, près de Gavarnie. Mais ces roues sont exposées à se fendre de la circonférence au centre, et il faut ensuite les réparer en les munissant de traverses. Très anciennement, on en est donc venu à l'idée qu'il était préférable de fabriquer les roues pleines, en deux ou trois morceaux, assemblés par des traverses d'abord de bois, ensuite de fer. Tantôt ces roues de dimensions assez grandes tournent librement sur l'essieu, comme à Gèdre, tantôt elles sont calées sur l'essieu, comme dans la nouvelle acquisition du Musée Basque.

La roue pleine s'est conservée pour l'usage courant dans des régions où se sont perpétuées des traditions d'artisanat domestique et dans des régions pauvres (ce sont ordinairement les mêmes) où la roue à rais demeure un luxe coûteux que le petit paysan ne peut se payer.

Ainsi rencontre-t-on, aujourd'hui encore, des roues pleines de différents types, en dehors du pays basque, dans l'Espagne du Nord-Ouest ou du Centre, au Portugal, en Sardaigne et en Asie Mineure.

Charles PARAIN.

C'est par le nom de *gurdi* que l'on désigne encore l'ancienne charrette rurale dans les régions de Sare, Ascain, Urrugne et Biriattou, villages du Labourd où j'ai réalisé quelques études qui se rapportent à ce moyen de transport. Il est encore utilisé, dans les trois derniers villages, par les paysans pour le transport de la fougère qui sert de litière aux animaux domestiques.

C'est une charrette à deux roues de bois solide, fixées à l'essieu avec lequel elles forment l'élément roulant du véhicule.

Les roues (en basque : "gurpil", "arruda") consistent en différentes planches juxtaposées qui forment un disque plan convexe avec

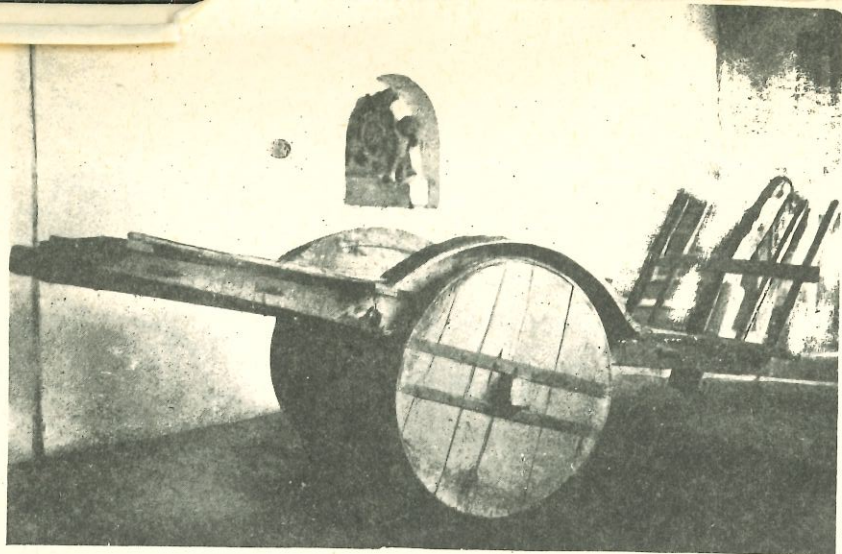


FIG. 1. — GURDI - MUSÉE BASQUE DE BAYONNE.

la partie convexe sur la face intérieure. Sur la face extérieure, elles ont deux traverses de fer perpendiculaires aux planches. La jante est aussi de fer : son nom en basque est "ustai", "ferradura". Diamètre de la roue : 1 mètre.

L'essieu (en basque "ardatz"), en bois de buis ou de pommier sauvage, est de section circulaire, plus mince dans la partie médiane que dans le reste, sauf dans les extrémités qui sont de section carrée, disposition qui permet son encastrement solide et immobile dans chacun des orifices centraux des roues respectives. Ainsi, quand on les fait tourner, l'essieu tourne également.

Tout près des extrémités, l'essieu présente deux ceintures ou gorges qui, lorsqu'elles tournent, frottent sur une pièce de fer, nommée "xinela" à l'aide de laquelle s'articule le fond de la charrette avec les dispositifs roulants. Dans des charrettes plus archaïques que les anciens ont connues, faisaient fonction de l'actuel "xinela", trois pièces de bois : une horizontale (en basque "orrazi") sur laquelle appuient en tournant les gorges de l'essieu, deux verticales (en basque "xinela"), la première en alisier et les deux autres en pommier sauvage.

Le fond de la charrette (en basque : "xareta", "gurditxe") est rectangulaire. Il mesure 3 m. 50 de long et 1 mètre de large. Il est formé de planches et de traverses de bois montées sur une armature composée de trois pièces de bois horizontales : deux sur les côtés, (en basque "baxterrak", "ixterrak") et une, nommée "mondoin" au centre. Le prolongement de cette dernière, par devant, constitue le timon (en basque "pertika", "mondoin").

Le "gurdi" de Oleta, que je viens de décrire et qui figure au Musée Basque de Bayonne depuis le 7 mai 1947, a été acheté à M. Firmin Errandonea du quartier Askenbaita du faubourg d'Oleta (Urrugne), qui l'avait utilisé pour le transport de la fougère et du bois. Il a été

fabriqué il y a une douzaine d'années par le charron de la maison Nobliabaita du village d'Ascain. Ce dernier dit qu'il ne fabrique plus de ces charrettes, parce qu'il n'y a plus de demandes.

Il y a soixante-quinze ans, les charrettes de Sare étaient de ce type, mais elles ont été remplacées par les charrettes actuelles, qu'on appelle "orga", à essieu fixe et à roues à rais, dont l'emploi demande moins de force que celui du "gurdi". On ne voit déjà plus aucun exemplaire de ce dernier à Sare. Si on en conserve encore quelques-uns à Ascain, Urrugne et Biriatu, c'est en raison de leur grande solidité qui les rend particulièrement appropriés aux chemins de montagne, accidentés et en forte pente. Ajoutez à cela l'opinion des anciens, qui considèrent ce type de charrette comme le plus pratique en toutes circonstances. Somme toute, dans quelques lustres, le "gurdi" aura disparu de ce petit coin du Labourd.

Avec le "gurdi" grinçant, qui pleurait sous la charge ou qui chantait ou riait pendant les cortèges de noces, disparaît un ami du paysan basque, un instrument qui, avec sa musique à égayé pendant des siècles les vallées et les montagnes pyrénéennes.

(1) Charrette récoltée à Oleta (Urrugne, pays basque labourdin, B. Pyr), au cours d'une mission ethnographique confiée à Dom Miguel de Barandiaran par l'Inspection Générale des Musées de province. Enregistrée au Musée Basque de Bayonne, sous le n° 47.1.1.

(2) Sur l'histoire de la roue, cf. G. Forestier. La roue, étude paléotechnologique. Paris, 1900.

(3) Sur l'évolution du traîneau à ces chariots bas, à quatre roues, cf. W. Schmolke. — Transport und Transportgeräte in den französischen Zentralpyrenäen. Hamburg, 1938.