

**CARTHAGÈNE ET PUERTO BELLO, PORTS DE
COMMERCE ET PLACES FORTES DE L'AMÉRIQUE
ESPAGNOLE : LES OBSERVATIONS DES VOYAGEURS
JORGE JUAN ET ANTONIO DE ULLOA**

*Laurent Vidal**

ABSTRACT

This article deals with Cartagena and Porto Belo, commercial ports and Spanish America's fortifications from the observations of the travelers Ruan Jorge and Antonio de Ulloa in the XVIII century. The author emphasizes the strategic question occupied by these ports in the international context marked by the power relationship between the big marine potencies.

Au XVIII^{ème} siècle, le bassin Antilles-Caraïbes est le grand carrefour des routes maritimes entre l'Espagne et l'Amérique. Un tissu dense de ports de commerce et de places fortes démontre son intérêt stratégique pour la Couronne. Veracruz, Puerto Bello et Carthagène comptent parmi les ports d'arrivée des flottes venues d'Espagne, alors que La Havane est le port où se regroupent tous les navires à destination de la métropole. Ce dispositif a impressionné plus d'un voyageur ou d'un

*VIDAL, LAURENT. Professor da Université de La Rochelle - Espace Nouveaux Mondes - SEAMAN-França. Doutor em História das Sociedades Latino-Americanas pela Universidade de Paris III - Sorbonne.

émissaire de Madrid, racontant avec force détails l'organisation de ces ports, marqueurs de la présence espagnole sur le continent américain.

Jorge Juan y Santacilia (1713-1773) et Antonio de Ulloa (1716-1795), deux jeunes lieutenants de la marine espagnole, nous ont à ce sujet laissé de précieux témoignages écrits. En 1735, ils sont chargés par le roi d'Espagne, Philippe V, d'accompagner au Pérou une mission scientifique française, dirigée par Charles-Marie de la Condamine. Durant le voyage les conduisant à Quito, point de départ de l'expédition, Jorge Juan et Antonio de Ulloa résident trois mois à Carthagène, lieu de rencontre avec les académiciens français, et un mois à Puerto Bello, porte du Pacifique située sur l'isthme de Panama.

Ces quelques semaines passées dans deux des principaux ports de l'Amérique espagnole, sont évoquées dans le compte-rendu de leur mission, publié à Madrid en 1748 : *Relación Histórica del Viaje a la América Meridional, hecho de orden de S.M. para medir algunos grados de meridiano terrestre, y venir por ellos en conocimiento de la verdadura figura y magnitud de la tierra, con otras varias observaciones astronómicas y físicas*. Parmi les quatre volumes composant cet ouvrage, Jorge Juan a pris en charge la rédaction de la partie consacrée aux “observations astronomiques et physiques”, et Antonio de Ulloa, celle relative à la “relation historique du voyage”. Il est donc probable qu'il soit l'auteur des lignes retraçant l'histoire puis l'organisation et le fonctionnement de Carthagène et Puerto Bello, ports de commerce, villes et places fortes. Les auteurs sont d'autant plus attentifs et sensibilisés à la question des fortifications des ports de l'Amérique espagnole qu'ils ont été “réquisitionnés” par le Vice-Roi du Pérou, entre 1740 et 1744, pour organiser la défense de la côte péruvienne face aux menaces britanniques.

A cet égard, le fragile équilibre européen établi par le Traité d'Utrecht (1713) pour régler le problème de la Succession d'Espagne, constitue la toile de fond de la mission franco-espagnole. Si le vieux continent connaît une “paix relative”, la zone des conflits entre les puissances européennes tend, au cours de la première moitié du XVIII^{ème} siècle, à se déplacer au sein des Empires coloniaux. Le bassin des Caraïbes,

où sont installés Anglais, Français, Hollandais, Danois et Espagnols, est au coeur de la géopolitique européenne. Cette région est un lieu de tensions permanentes. Après la perte des Pays-Bas et de ses possessions italiennes, l'Espagne concentre toutes son attention sur l'Amérique. Philippe V, dont l'accession au trône d'Espagne en 1700 marque le passage de la dynastie des Habsbourg à celle des Bourbons, prend ainsi une série de mesures pour la défense de l'Amérique espagnole. Le choix des ports de commerce et des places fortes dont il convient de renforcer les fortifications ou qu'il est préférable d'abandonner, repose sur une analyse géopolitique d'ensemble, ce dont témoignent justement les écrits de Jorge Juan et Antonio de Ulloa.

Mais le premier XVIIIème siècle n'est pas seulement marqué par les rapports de force entre les grandes puissances maritimes. Avec un esprit nouveau associé à l'universalisme et à l'exaltation de la raison, le XVIIIème siècle apparaît comme auréolé d'une lumière inconnue jusque-là. Cette impression générale de changement prend en Espagne une tournure presque symbolique avec le passage à une autre dynastie (Bourbons). C'est aussi cette mentalité nouvelle, que l'on appelle *Ilustración* en Espagne, qui conduit Philippe V à soutenir la mission scientifique de La Condamine. Elle peut avoir pour effet de créer les conditions de diffusion de l'*Ilustración* dans la péninsule, soutien intellectuel nécessaire au réformisme des Bourbons.

Les descriptions de Carthagène et Puerto Bello sont donc marquées autant par cet engouement pour l'esprit des Lumières (goût de la description, de la précision, de la connaissance historique, etc.), que par les relations tendues entre les puissances maritimes. Ces textes présentent ainsi les ports de l'Amérique espagnole comme des lieux d'échange. Leur localisation est contrainte par la géo-économie espagnole et la topographie du site. Objet de nombreuses convoitises, ces ports sont transformés en de véritables places fortes, au cours du XVIIIème siècle.

Dans le dispositif géo-économique espagnol, seuls quelques rares ports coloniaux ont été élevés au rang de ports de commerce international,

à l'exemple de Carthagène et Puerto Bello. Installés au coeur d'une zone d'échanges privilégiée, ils captent la circulation des hommes et des richesses entre l'Espagne et l'Amérique. Lorsque les flottes et galions de la "Carrera de Indias" atteignent les rivages américains, une "foire" est organisée pour faciliter les échanges commerciaux. Sur les quais, les métaux précieux extraits des mines américaines, les épices et produits de luxe asiatiques, côtoient les vivres et marchandises en provenance d'Espagne.

La foire de Puerto Bello, plusieurs fois mentionnée par Ulloa et Juan, fut créée en 1599, en remplacement de celle de Nombre de Dios (1544-1597). Organisée à l'initiative de l'administration espagnole, elle maintient un rythme quasi annuel jusqu'en 1735, date de sa suppression. Chaque foire, d'une durée de 60 jours, constitue un moment d'intense activité dans la vie de la cité portuaire : "La plupart des habitants quittaient leur maison de ville afin d'être plus près des vaisseaux", "les matelots des vaisseaux vendaient des sucreries et toutes sortes de comestibles d'Europe", pendant que des milliers de mules, assurant le transport de tout l'argent extrait des mines du Potosi et de Cuzco attendaient aux portes de la ville. Les fêtes et attractions, la curiosité, les affaires aussi, incitent une foule nombreuse à se regrouper aux abords du port. Il faut essayer d'imaginer la soudaine dynamique qu'entraîne la foire, stimulant les activités économiques locales et régionales ("Il fallait faire venir de Carthagène et de Panama un copieux supplément de vivres"), colorant la ville d'une teinte nouvelle par la présence de nombreux marins d'Espagne, des colonies américaines ou d'ailleurs. En toile de fond, les corvettes et frégates sont au mouillage dans la baie. Seul le port de Vera Cruz, terminal des "flottes de Nouvelle Espagne", partage avec Puerto Bello le privilège d'organiser des foires. L'argent et la cochenille du Mexique, la soie ramenée par les galions de Manille, sont chargées dans ce port pour prendre ensuite la direction de l'Espagne. Cette foire est d'ailleurs bien plus active que celle de Puerto Bello qui ne survit pas aux bouleversements du début du XVIIIème siècle. Et lorsque Ulloa et Juan séjournent dans cette ville (1735), cela fait déjà quatre années qu'aucune foire n'y a été organisée ("dans le temps où les galions fréquentaient le port", "lorsque c'était le rendez-vous des galions").

Cet abandon progressif de Puerto Bello s'explique en partie par les difficultés rencontrées par le système des flottes et galions. Établi en 1561 pour protéger le trafic commercial des attaques de la piraterie, le "régime des flottes et galions", plus connu sous le nom de "Carrera de Indias", prévoit le regroupement des navires marchands en convois, sous la protection de navires de guerre. Les flottes à destination de la Terre Ferme (Puerto Bello ou Carthagène) sont convoyées par six ou huit galions, alors que celles à destination de la Nouvelle Espagne (Vera Cruz), ne sont protégées que par deux navires de guerre. Les premières prennent le nom de Galions de Terre Ferme et les secondes, celui de Flottes de Nouvelle-Espagne. Des règles relativement strictes régissent la "Carrera" : voyages à dates fixes, vitesse imposée par les navires les plus lents, respect d'un parcours pré-défini. Les pesanteurs de ce système deviennent à partir de la fin du XVII^{ème} siècle, alors que la Couronne est en proie à une importante crise financière, particulièrement aiguës. En outre, la contrebande et le trafic illégalaturent à tel point le marché américain de produits des Antilles ou de Jamaïque, que les navires des flottes ont bien de la peine à épuiser leur cargaison. La concession obtenue par la Grande-Bretagne lors du Traité d'Utrecht, à savoir la possibilité de commercer directement, une fois par an avec l'Amérique espagnole (le fameux *navio de permiso*), provoque une brèche importante dans le monopole commercial de la Couronne espagnole. Ulloa évoque ainsi la présence de "vaisseaux européens" dans la baie de Puerto Bello.

Dès le début du XVIII^{ème} siècle, le système des flottes — du moins celles concernant le bassin des Caraïbes — est donc peu à peu remplacé par des Compagnies de Commerce privées — les compagnies du Honduras (1714), de la Havane (1740), de Barcelone (1756), sont ainsi autorisées à commercer avec les Caraïbes — et par des navires *de registro*, navigant sous licence royale, mais en toute indépendance, en empruntant des routes secondaires. Et c'est l'entrepreneur Secrétaire de la Marine des Indes, Patiño, qui donne le coup de grâce au système des flottes. Il s'enquiert peu après sa nomination en 1726 des difficultés rencontrées par la "Carrera de Indias", désorganisées par les continuelles conflits maritimes entre les grandes puissances européennes et par la diminution de la production de navires de commerce au profit de la

construction de vaisseaux de guerre. Il est l'inspirateur direct de la *Real cédula sobre el despacho de galeones y flotas y método para comerciar los residentes de las Indias con España* (1735). Cette cédula prévoit un contrôle renforcé du système des flottes pour la Nouvelle-Espagne, ainsi que pour le Pérou par la route du Cap Horn, et la suppression des Galions de Terre Ferme. Cette ordonnance ne fait cependant qu'anticiper la faillite du système : les Galions de Terre Ferme n'ont formé que sept convois entre 1680 et 1720. La décision définitive intervient en 1739. Les flottes de Nouvelle-Espagne, quant à elles, seront maintenues jusqu'en 1778 : de nouveaux gisements argentifères ont été découverts au Mexique.

La foire de Puerto Bello sombre ainsi avec le régime des flottes : "le changement de direction que le commerce espagnol a éprouvé ces dernières années a ruiné la ville de Puerto Bello". De nouveaux ports émergent : Vera Cruz (Nouvelle-Espagne), El Callao (Pérou) et Carthagène (Nouvelle-Grenade). Ce dernier est en particulier, au début du XVIII^{ème} siècle, "l'établissement le plus important des Espagnols". Si aucune foire comparable à celle de Puerto Bello n'y est organisée, c'est en revanche un important centre distributeur. Depuis 1602 les flottes de la "Carrera de Indias" sont autorisées à mouiller dans son port. Elle reçoit et répartit des produits de manufactures européennes, ainsi que des biens alimentaires en provenance de régions diverses, à l'exemple du blé nord-américain. Elle exporte en revanche l'or et les produits agricoles de Nouvelle-Grenade (cacao, sucre). Port initialement marqué par le cabotage, Carthagène s'impose en quelques années comme une pièce essentielle du trafic transatlantique.

La fonction principalement commerciale de ces ports dicte l'organisation urbaine et notamment l'articulation ville-port. Encore convient-il de distinguer les ports dont l'activité commerciale est étroitement reliée au régime des flottes (Puerto Bello), et ceux, comme Carthagène, pour lesquels les échanges commerciaux n'obéissent pas à des règles aussi strictes.

Puerto Bello, connaissant une activité intense, mais limitée dans le

temps, n'abrite qu'un petit noyau urbain: "le nombre des habitations (...) n'est pas très considérable : on y compte à peine trente familles des blancs". Elle est "calme" et "déserte" en dehors du temps de la foire. Il semble donc que seule l'activité portuaire donne vie à cette ville au tracé irrégulier, aux constructions précaires ("la plupart des maisons sont construites en bois") flanquées de part et d'autre d'une rue principale. Le temps d'une foire pourtant, Puerto Bello change de physionomie. En quelques jours, une ville nouvelle émerge à proximité du port, dans "le quartier de la petite Guinée" : "la plupart des habitants quittaient leur maison de ville pour être plus près des vaisseaux", pendant que "s'élevaient des baraques" pour accueillir les matelots. Ainsi, quelques semaines durant, un véritable quartier maritime vient s'ajouter à la ville : il comprend des commerçants, des négociants et des marins. Il s'agit néanmoins d'un quartier sans résidents stables, sans installations durables ("lorsque les vaisseaux étaient prêts à mettre la voile, toutes les baraques étaient démolies"), uniquement tourné vers le commerce de gros.

Carthagène ne laisse pas à Ulloa et Juan cette impression de cité éphémère : "une ville considérable", "la plus belle ville d'Amérique" après Mexico. Certes peu étendue, possédant un "unique faubourg", Carthagène impressionne les voyageurs par son tracé imposant : "ses rues sont bien bâties, tirées au cordeau, larges, uniformes et bien pavées". De même, la solidité des édifices tranche-t-elle avec la précarité de ceux de Puerto Bello : "Les maisons sont pour la plupart bâties de pierres". Fondée en 1533 par Pedro de Heredia, la ville est entièrement reconstruite en 1595, selon les plans de l'ingénieur italien Antonelli, suivant en cela les recommandations des Ordonnances de 1573 pour la fondation des villes dans les Indes occidentales : utilisation d'un plan en grille, distribution des rues autour d'une place centrale (*plaza mayor*). La présence du port intervient également dans l'organisation de la ville : Carthagène est construite le long des quais. Les pontons sont dans le prolongement de la rue principale. Ici donc, nos émissaires espagnols observent une symbiose totale entre la ville et son port ("presque toute la ville est entourée d'eau").

Même si Carthagène et Puerto Bello ont opté pour une organisation différente des activités commerciales, elles n'en partagent pas moins en commun d'être des lieux d'échange privilégiés entre l'Espagne et les possessions américaines. Pas question donc pour la Couronne de disposer ces villes au hasard sur la carte de l'Amérique espagnole. La position qu'elles occupent est bien souvent le résultat du croisement de critères géo-économiques et topographiques. Il en résulte parfois de belles réussites urbanistiques et portuaires, comme Carthagène. Le résultat peut-être aussi plus mitigé, à l'exemple de Puerto Bello.

Le premier élément qui conditionne la situation d'un port de commerce est sa qualité de carrefour naturel de routes commerciales, à la fois terrestres et maritimes. "La situation avantageuse de Carthagène" en fait la porte d'entrée de toute l'Amérique du sud. Tous les produits de Nouvelle-Grenade convergent vers elle par son réseau dense de routes et de chemins. Elle est également en communication par voie terrestre avec Quito, Cuzco, Potosi, ou encore Lima, Santiago du Chili et Buenos Aires. Carthagène joint ainsi à sa vocation maritime, une activité nettement engagée vers l'intérieur des terres. Puerto Bello est en revanche la porte du Pacifique. Point sans épaisseur, ne disposant pas d'un arrière pays comme Carthagène, sa position sur l'isthme de Panama lui assure néanmoins le contrôle de la route de Panama (situé à 50 kilomètres), et de là, l'accès au Pacifique et au commerce avec Lima. La Couronne n'a accordé ce privilège de port-centre distributeur qu'à de rares établissements. Vera Cruz, port de la Nouvelle-Espagne, est en relation avec Mexico et Acapulco, d'où partent les flottes pour Manille. El Callao, le port de Lima, reçoit une impulsion nouvelle avec l'ouverture de la route du Cap Horn au début du XVIII^{ème} siècle. Buenos Aires, quoique port de fond d'estuaire, devient le port de commerce du cuir et du blé dans la deuxième moitié du XVIII^{ème} siècle.

Le contrôle d'un marché économique ou d'un réseau de communications terrestres, fluviales et maritimes ne suffit pas à justifier la localisation d'un port de commerce. Encore faut-il tenir compte, en ce siècle de la marine à voile, de l'importance des courants maritimes et des vents porteurs, qui conditionnent l'orientation des échanges entre

l'Espagne et l'Amérique. Pierre Chaunu a été un des premiers historiens à mettre clairement en évidence la “boucle immuable” que décrivent les navires entre la Péninsule ibérique et l'Amérique (*Séville et l'Atlantique, 1504-1650*). Au départ de l'Espagne, les flottes de la “Carrera” font escale aux Canaries et se laissent ensuite porter par les alizés jusqu'aux petites Antilles. Elles accèdent donc au bassin des Caraïbes par le sud, d'où l'élection de Carthagène et Puerto Bello comme ports d'arrivée des Galions de Terre Ferme. Les Flottes de Nouvelle Espagne remontent ensuite vers le nord en direction de Vera Cruz. Le retour se fait toujours par le nord : c'est pourquoi Flottes et Galions se regroupent à la Havane pour traverser le canal des Bahamas puis se laisser porter, à partir des Bermudes, jusqu'aux Açores et rejoindre ensuite Séville ou Cadix. A l'aller, 75 jours sont nécessaires pour relier Cadix à Puerto Bello, alors qu'au retour 130 jours séparent les deux ports (il faut compter près de 80 jours depuis La Havane).

Le dernier élément qui entre en compte dans l'implantation d'un port de commerce concerne le choix d'un site adapté. Facilement accessible aux navires, il doit se présenter comme un abri naturel : la tranquillité des eaux est une condition essentielle pour le mouillage des bateaux. Ulloa évoque ainsi pour Carthagène “l'étendue et la sûreté de son port”. La présence d'une baie constitue une défense naturelle du port. A cet égard, le site de Puerto Bello semble moins bien adapté que celui de Carthagène. Ulloa note que, si “le port est capable de recevoir toutes sortes de vaisseaux, (...) l'entrée [est] large”, c'est à dire difficile à protéger. La sûreté et la tranquillité d'une anse naturelle, étendue et profonde, nécessitant peu d'aménagements, est la qualité primordiale pour l'installation d'un port; à condition que le site présente en outre de solides défenses naturelles permettant l'installation d'une ville. A Carthagène, “la ville est bâtie sur une île sablonneuse qui, formant un passage étroit vers le sud-ouest ouvre une communication avec la partie du continent nommé *Terra Bomba*”. A Puerto Bello, “les édifices de la ville s'étendent au bord de la mer et sur le penchant d'une montagne qui environne le port”. Dans la décision d'implantation des villes de l'intérieur du continent, les critères topographiques n'entrent que peu en compte : l'utilisation d'un plan en damier consiste justement à nier les particularités

du relief. Les villes portuaires, en revanche, sont bien souvent construites en hauteur pour assurer la sécurité du port, comme à Puerto Bello, ou, à l'exemple de Carthagène, sur une langue de terre pénétrant dans la baie.

La combinaison de ces critères ne va cependant pas toujours sans inconvénients. Ulloa s'étend ainsi longuement sur "les défauts climatiques" de Puerto Bello : "l'inclémence de l'air", les "maladies endémiques", font de cette ville "le tombeau des Espagnols et de tous les étrangers qui la visitent". C'est peut-être la raison pour laquelle Puerto Bello n'a jamais abrité qu'un embryon de ville. Cela n'a pourtant pas empêché la Couronne de maintenir ce port comme terminal des Galions de Terre Ferme jusqu'au début du XVIII^{ème} siècle : les atouts de sa position stratégique l'emportant sur les inconvénients du site. Malgré l'extrême précarité de ses installations et la médiocrité reconnue de son site, Puerto Bello est facilement accessible, bien plus d'ailleurs que Vera Cruz. Pierre Chaunu a établi que les naufrages au large de Puerto Bello ne dépassent pas 35 à 40% du volume des naufrages au large de Vera Cruz. En fin de compte, ce qui coûte sa fonction de port de commerce à Puerto Bello dans les années 1730, c'est uniquement, comme le relève avec justesse Ulloa, "le changement de direction" du commerce espagnol. Aux arguments déjà exposés, il convient également d'ajouter l'utilisation de plus en plus fréquente de la route du Cap Horn pour le commerce avec la côte Pacifique et Callao.

On comprend donc combien la situation des ports de commerce de l'Amérique espagnole est instable et précaire. Un brusque changement dans la politique économique peut facilement conduire à l'abandon d'un site portuaire. De même, la "découverte" de nouvelles voies de communication peut-elle conduire à l'élévation d'un nouveau site au rang de port transatlantique. A la fin du XVI^{ème} siècle, Puerto Bello succède ainsi au port de Nombre de Dios, trop éloigné de l'embouchure du Rio Chagres, route fluviale permettant une traversée plus rapide de l'Isthme de Panama. Les contraintes de l'implantation maritime de l'Espagne en Amérique donnent naissance à un territoire discontinu : dans l'espace mais aussi dans le temps — les ports ne sont pas accessibles en toutes saisons. Rude tâche dès lors pour la Couronne, qui doit assurer la sécurité

de ces ports, convoités par de nombreuses puissances européennes.

“(…) de tels avantages ont à plusieurs reprises excité la jalousie des étrangers : l’attrait des richesses, l’espoir du butin, le désir de nuire, quelquefois en pure perte, à un puissant ennemi, ont souvent attiré sur cette ville les malheurs de la guerre”. L’exemple de Carthagène, évoqué ici par Ulloa, n’est pas isolé : les ports de commerce de l’Amérique espagnole ont tous, depuis le début de la colonisation, “excité la jalousie des étrangers”. Pirates et corsaires, présents depuis 1521 dans les eaux américaines, perturbent constamment le commerce, menacent directement les possessions espagnoles. Le 24 juillet 1543, alors que l’Espagne et la France sont en guerre, le Français Robert Baal attaque Carthagène avec cinq navires (dont une patache) et quatre cent cinquante hommes. Le butin s’élève à 35.000 pesos d’or et d’argent. L’appréciation d’Ulloa (“en 1544, cette vaste cité fut exposée aux insultes d’une bande d’aventuriers français connus sous le nom de flibustiers”) donne une image erronée de la première prise de Carthagène. Les flibustiers apparaissent au XVII^{ème} siècle : leurs actions visent avant tout le profit personnel, au contraire des corsaires. La guerre de course, dans laquelle s’inscrivent les attaques de Robert Baal et de Francis Drake (1586), constitue “une forme supplétive” (Jean Meyer) de la grande guerre d’escadre : il s’agit de navires armés par des particuliers avec l’autorisation officielle d’un gouvernement pour combattre le commerce naval d’un Etat.

Carthagène, Puerto Bello, Vera Cruz, La Havane, mais également Buenos Aires, Valparaiso et Callao, subissent régulièrement les attaques de ces corsaires et pirates au XVI^{ème} siècle, puis de flibustiers au cours du XVII^{ème} siècle. Carthagène hérite ainsi du titre de “ville héroïque” en raison des très nombreuses attaques qu’elle a subies depuis sa fondation en 1533. La Couronne espagnole réagit progressivement à cette succession d’attaques, prenant ports et navires comme cibles. La politique de défense s’oriente dans deux directions : la mise en place du système des Flottes et Galions, et la fortification systématique des ports du commerce

atlantique (décrétée officiellement en 1540). Il faut cependant attendre 1586 pour que le premier *Plano general de fortificaciones* de l'Amérique soit établi à la demande de Philippe II, par le maître de camp Juan de Tejada et l'ingénieur italien Juan Bautista Antonelli. Ce plan définit notamment les points de la côte américaine à fortifier. Les ports de commerce déjà dotés d'une organisation défensive sont réorganisés. Le modèle proposé doit présenter une certaine souplesse pour s'adapter aux contraintes de la topographie locale tout en embrassant l'ensemble de la ville, et suffisamment de rigueur pour résister efficacement à une attaque ennemie : d'où l'application d'un système bastionné sur plusieurs points de l'enceinte. Les travaux d'Antonelli pour la défense de Carthagène (1587-1594) font de cette ville la plus importante place forte de toute l'Amérique. La configuration particulière de sa baie, scindée en deux par l'île de Cares, possédant deux accès (Bocca grande et Bocachica), oblige l'architecte italien à multiplier les fortifications. Deux forts (San Martiao et Boquerón) protègent les embouchures donnant accès au port, alors que des brisants avancent dans la mer pour empêcher que les vaisseaux n'abordent trop aisément. Ce modèle de fortification est perfectionné tout au long du XVII^{ème} siècle. En 1656 s'achève ainsi la construction d'un nouveau fort : San Felipe de Barajas. Puerto Bello bénéficie également d'un plan défensif mis au point par Antonelli. Il dirige personnellement la construction du château San Felipe (1597). Le château Santiago de La Gloria (1639), et le fort de San Jeronimo (1663) s'ajoutent plus tard à cet ensemble fortifié. Jamais cependant, les défenses de Puerto Bello n'atteignent la perfection de celles de Carthagène. Par sa position avancée, cette dernière est le point de passage obligé pour Puerto Bello : "flanc-garde de l'isthme (...) elle est la base militaire du système" (P. Chaunu). Néanmoins, même si "un fort considérable [San Geronimo] le mettait à l'abri des attaques de l'ennemi", Puerto Bello dut subir les assauts répétés de la piraterie : Morgan (1668), Spring (1680).

Le modèle de fortification établi par Antonelli demeure en vigueur tout au long du XVII^{ème} siècle, contenant tant bien que mal les menaces de la flibusterie ou de la guerre de course. Jusqu'à cette date, les Caraïbes, de même que l'ensemble des côtes américaines, ne constituent bien souvent qu'un front secondaire dans les guerres qui opposent les

puissances maritimes européennes. A la fin du XVII^{ème} siècle, les données de la guerre européenne évoluent : les empires coloniaux font désormais partie des objectifs à menacer directement pour déstabiliser les métropoles. La guerre s'installe dans la zone des Caraïbes. Or les progrès de la construction navale et les avancées de la balistique, mettent au jour l'obsolescence du système défensif mis au point par Antonelli. A cet égard, l'attaque du Baron de Pointis à Carthagène en 1697, évoquée dans le texte d'Ulloa, se présente comme une sorte de transition entre la guerre de course ou la flibusterie, et la guerre navale. Elle sert en même temps à la Couronne espagnole de révélateur, mettant en évidence l'inadaptation du système défensif hispano-américain aux nouvelles conditions de la guerre navale. Ulloa saisit parfaitement ce changement, évoquant non plus "une bande d'aventuriers français", mais "l'armée française". L'attaque de De Pointis s'inscrit dans la guerre qui oppose la France à la Ligue d'Augsbourg. L'enjeu consiste à déstabiliser l'Espagne en s'emparant d'une de ses places fortes dans les Caraïbes : prendre Carthagène, c'est aussi déstabiliser Puerto Bello, les Galions de Terre Ferme, et par contre coup priver l'Espagne d'une partie de ses ressources financières. De Pointis, bien décidé à ébranler cette "forteresse", quitte Brest le 9 janvier 1696, à la tête de 17 navires. A Saint Domingue, il recrute près de 1.600 flibustiers et boucaniers, constituant ainsi une armée de 6.500 hommes, répartis sur 29 navires. Le siège de Carthagène commence le 12 avril 1697. Le 3 mai, le gouverneur de la ville signe l'acte de capitulation. De Pointis fait alors procéder à la destruction systématique des fortifications. Quelques mois après, en septembre 1697, le Traité de Rytskyck remet à l'Espagne une ville sans défenses.

En 1699, l'ingénieur Juan de Herrera entreprend la reconstruction des fortifications : il s'inspire du plan d'Antonelli, le renforçant et le perfectionnant. Mais, avec le changement de dynastie en 1700, s'impose une nouvelle orientation dans la politique de fortification. L'installation d'Européens dans les îles antillaises ne permet plus à l'Espagne de concevoir le bassin des Caraïbes comme une immense place forte avec les Antilles comme défenses extérieures et une ligne de défense intérieure comprenant Vera Cruz au nord, Puerto Bello au centre et Carthagène au sud. Les réformes des Bourbons consistent alors à densifier les

fortifications existantes dans chacun des ports, à prolonger les enceintes de sorte à ce qu'elles encerclent totalement la ville, à multiplier les forts, les citadelles et les bastions. Pedro de Lucuzes publie en 1721 les *Máximas generales de Fortificación*, analysant les “circonstances qui rendent fortes une place maritime ou fluviale”. Il suggère une organisation s’inspirant de la distribution polygonale de Vauban, et n’hésite pas à réclamer la modification des plans antérieurs. Le bastion devient le symbole de la ville hispano-américaine du XVIIIème siècle. On comprend dès lors l’émerveillement d’Ulloa découvrant les fortifications de Carthagène, “construite dans une forme moderne et revêtues de pierres de taille”. Semblable à La Havane, Vera Cruz, Puerto Rico, Santo Domingo, Acapulco, etc., la Carthagène du XVIIIème siècle semble totalement assujettie par les ouvrages de défense.

L’Amiral Vernon et la marine anglaise en font la cruelle expérience en 1741 pendant la fameuse guerre dite de “l’oreille de Jenkins” — protestant contre les abus liés au régime de l’*asiento*, le capitaine des garde-côtes de La Havane León Fandino coupe l’oreille du capitaine britannique Robert Jenkins en avril 1731 : l’Angleterre prétextera quelques années plus tard vouloir se venger de cet incident, en chargeant l’Amiral Vernon en juillet 1739 de “détruire les colonies espagnoles et porter préjudice aux navires de quelque manière que ce soit”. Le 20 novembre de la même année, Vernon s’empare facilement de Puerto Bello, qui en raison de son abandon progressif comme port de commerce n’a pas profité de l’amélioration de son système défensif : “tous ces ouvrages furent détruits en 1739 par l’Amiral Vernon, lorsqu’il se rendit maître de la place”. Chagres, à l’embouchure du fleuve du même nom, est maîtrisé avec autant de facilité. Toutefois, Vernon doit se résigner à abandonner ses trop fragiles conquêtes s’il ne veut pas disperser ses hommes pour l’attaque de Carthagène et La Havane, objectifs principaux de l’expédition. Pendant plus d’un an, Vernon réunit hommes et vaisseaux dans la perspective de la prise de Carthagène. Avec 25 navires de ligne, 24 bateaux plus légers, armés de quelques 200 canons, 85 navires de transport et 14.000 soldats venus d’Angleterre et des Treize colonies, “une nombreuse armée dans laquelle presque toute la jeune noblesse anglaise s’était envolée”, Vernon se présente le 13 mars devant la baie

de Carthagène. Le rapport de force est de dix contre un en sa faveur. Vernon échoue pourtant à se rendre maître de la “ville héroïque”, devant se retirer le 13 mai : “cette expédition ne fut nuisible qu’aux Anglais qui y perdirent quantités de braves soldats et des richesses considérables”. Et même si Carthagène est en partie détruite, les réformes apportées par la dynastie des Bourbons au système de fortification, ont fourni durant ce siège la preuve éclatante de leur efficacité.

Antonio de Ulloa et Jorge Juan sont des témoins privilégiés de la nouvelle géostratégie espagnole en Amérique au cours du XVIIIème siècle. Leurs descriptions de Carthagène et Puerto Bello mettent clairement en évidence la modification des circuits du commerce (avec l’abandon progressif de Puerto Bello) et des conditions politico-économiques (*navio de permiso, asiento, ...*). Ce changement est également perceptible dans le système défensif américain. A cet égard, l’opposition entre Carthagène, place forte de la Terre Ferme, et Puerto Bello, port d’une route de commerce abandonnée, est saisissante. Pourtant solidaires tout au long du siècle, précédent le premier port connaît gloire et honneurs quand le second sombre dans l’oubli. L’étude comparée de ces deux villes montre en dernier lieu l’instabilité relative des places du commerce atlantique, dont la fortune peut-être rapidement brisée par le choix d’une nouvelle stratégie géo-économique.

Mais nos deux jeunes officiers espagnols ne sont pas de simples témoins avisés d’un siècle en mutation. Leur participation à l’expédition de La Condamine est aussi décisive pour le développement postérieur des sciences en Espagne. L’Observatoire astronomique (1743), le Collège Royal des Chirurgiens de l’Armée (1748), la Maison Royale de Géographie et d’Histoire Naturelle (1752), l’École des Ingénieurs de la Marine (1772), furent créés à leur initiative.

