

Présentation

À l'heure où les nouveaux cybermarins ou internautes *navignent* sur la toile, où le transport aérien est roi, où les passagers *embarquent* pour des courts, moyens et longs courriers dans des aéroports, à *bord* d'aéronefs modernes pilotées par un *capitaine* à la tête d'un *équipage* confirmé, il convient de reconnaître l'importance de la navigation maritime et fluviale dont l'héritage ne se réduit pas à ces quelques emprunts linguistiques. La navigation est inhérente à l'homme qui se déplace, migre, voyage. Elle a envahi les nouvelles technologies et a codifié de nouveaux modes de transport ; elle a inspiré les arts, a même servi de métaphore à l'œuvre littéraire, conçue comme un navire dont le narrateur ou le poète tient la barre pendant la grande traversée des flots tourmentés d'un récit ou d'un poème.

L'Amérique du Sud est un continent profondément lié à la navigation car son relief, des hauts sommets des Andes à la jungle amazonienne en passant par les vastes étendues du Brésil ou de l'Argentine, a fait que les routes maritimes et fluviales ont été considérées de tout temps comme des voies privilégiées de connexion et de communication. La région à la fois insulaire et continentale de la Caraïbe présente une configuration encore plus propice au développement de la navigation. C'est d'ailleurs grâce à la maîtrise de cet art que le peuple qui lui a donné son nom – les Indiens Caraïbes – a conquis et dominé l'ensemble de ces îles et de ces terres. Les Espagnols d'abord, les Européens et les Africains ensuite, ont rejoint le continent de gré ou de force sur le pont ou dans les cales des navires. Le bateau a été l'un des instruments de la Conquête et les voies de navigation transocéaniques, connues sous le nom de *Carreña de Indias*, le cordon ombilical reliant métropole et possessions ultramarines. Le contrôle des espaces maritimes puis fluviaux a toujours représenté un grand défi pour ces peuples et l'art de la navigation a connu des progrès techniques incomparables dans les eaux américaines.

Ainsi la navigation a-t-elle constitué à la fois un mode de transport et de communication entre Europe et Amérique, un moyen de découverte et de conquête spatiale et a donné lieu à une véritable culture du voyage aux Amériques. L'histoire de la navigation occidentale a particulièrement étudié deux espaces maritimes : la Méditerranée et l'Atlantique¹. Les espaces maritimes deviennent des acteurs principaux de l'histoire des relations entre les hommes, entre les sociétés, entre des espaces mais aussi des temps différents. Si Braudel opte pour une observation des structures, Chaunu choisit l'histoire sérielle, plus proche du conjonctuel ou du conjoncturel, illustrant une variété d'approches, laquelle semble faire écho à l'immensité du champ historique, géographique et humain que représentent les espaces maritimes : espaces mouvants bien que circonscrits, uniques bien que divers. L'échelle des mers et océans, bordés par plusieurs pays, plusieurs peuples, implique alors de faire des choix : privilégier certains aspects précis à défaut de proposer une vision totalisante utopique ou bien préférer une analyse multifocale au nom d'une certaine rigueur scientifique mais au prix d'un appauvrissement de la richesse humaine ?

L'objectif de ce travail n'est pas de trancher ce débat d'historiens partagés entre l'école des Annales et d'autres méthodes. Il ne prétend pas dresser un état de la question, bien trop vaste, mais propose une approche de la navigation à travers l'idée de *transport*, c'est-à-dire d'acheminement de marchandises, d'hommes, d'idées, d'un port à un autre, d'échanges, de contacts et d'un mode de circulation particulier régi par une temporalité et des techniques spécifiques. C'est pour cette raison que les espaces fluviaux ont été associés aux espaces maritimes dans cette rétrospective des modalités et des enjeux de la navigation en Amérique, ainsi que de l'impact de ses acteurs, du XVII^e siècle au XIX^e siècle, une période souvent écartée au profit du siècle de la Découverte et de la Conquête avec les exploits que l'on sait, ou au profit de la période contemporaine qui a connu une redéfinition du

1. Nous renvoyons aux travaux de Fernand Braudel sur l'espace méditerranéen (*La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949) et à ceux d'Huguette et Pierre Chaunu sur l'espace atlantique ibérique (*Séville et l'Atlantique. 1504-1650*, Paris, 1955) qui ont été, durant plusieurs décennies, dans le monde hispanique – et au-delà – les références incontournables.

rôle et de l'importance de la navigation et des transports maritimes et fluviaux. À partir du XVII^e siècle et malgré la consolidation de la *Carrera de Indias*, la métropole connaît des difficultés croissantes quant au contrôle de l'espace maritime ibérique, de plus en plus envahi par des navires battant pavillons étrangers. L'ouverture progressive de l'espace maritime est à son apogée au XIX^e siècle, avec les Indépendances et la volonté affichée – et contradictoire dans un certain sens – des jeunes nations hispano-américaines de reconquérir et rétablir leur contrôle sur les espaces maritimes et fluviaux compris désormais comme des espaces soumis à la souveraineté nationale mais ouverts sur de nombreuses potentialités commerciales.

Explorer l'histoire de l'Atlantique signifie dépasser le cadre géographique strict et figé et embrasser un espace culturel polychrome à travers une palette d'approches interdisciplinaires. Nina Gerassi-Navarro et Eyda M. Merediz rappellent dans leur introduction la généalogie des études transatlantiques en revenant sur l'histoire atlantique dont les Chaunu ont été les précurseurs :

Los trabajos del historiador belga Charles Verlinden y los de los Chaunu en los años cincuenta, parte inegalable de la genealogía de la nueva historia atlántica, lo son fundamentalmente para el Atlántico iberoamericano, y producen el tipo de interdisciplinarietà y apertura hacia el espacio geográfico-político-económico-social del Atlántico que resulta revelador al retomar el posterior estudio de los imperios ibéricos y su expansión colonial. Felipe Fernández Arnesto, por ejemplo, ha recorrido las posibilidades del Atlántico no sólo en su vertiente insular sino como camino hacia lo global; establece un contexto atlántico multiforme, rompe con la dicotomía definitoria que marca el antes y después de Colón y explora una dimensión global y fluida de la cultura atlántica. [...] se puede vislumbrar mejor otro Atlántico, el espacio que posibilita abarcar lo externo y lo nacional, descolocar causalidades y cruzar linealidades.²

2. Gerassi-Navarro, Nina, Merediz, Eyda, « Introducción : confluencias de lo transatlántico y lo latinoamericano », in *Revista Iberoamericana*, vol. LXXV, n° 228, juillet-septembre 2009, p. 605-636.

Le cadre de l'histoire atlantique est ici fondamental. Selon la perspective des études transatlantiques³, qui s'inscrivent dans le prolongement des études culturelles, l'histoire atlantique tente de rééquilibrer l'apport des différentes régions de l'Atlantique dans l'élaboration d'une histoire de cet espace aussi riche qu'indéfinissable. Les travaux regroupés dans cet ouvrage évoquent les interrelations ou interactions entre Europe et Amérique, tout comme le prolongement de ce contexte multiforme le long des fleuves et de la façade pacifique du continent sud-américain. Loin d'être univoque, la direction est double : les spécialistes parcourent l'histoire et les textes du vieux continent vers le Nouveau Monde et *vice versa*. Une telle approche inclusive permet d'aborder cet espace culturel à travers l'histoire, l'économie, l'ethnologie, la littérature, etc. L'objectif de notre ouvrage est aussi de faire dialoguer des domaines traditionnellement et académiquement séparés, comme le soulignent Gerassi-Navarro et Merediz à propos de leurs travaux : « son el fruto de un diálogo y de una mutua fertilización intelectual con una variedad de enfoques receptivos a otras disciplinas en pos de la ampliación del concepto de Atlántico como espacio complejo de interacciones »⁴. De même, la période parcourue (XVII^e-XIX^e siècle) est une proposition de décloisonnement historique, de dépassement de la frontière chronologique qu'a supposée l'Indépendance du continent au début du XIX^e siècle afin d'envisager davantage la continuité, la permanence de certaines structures, de certains schémas au-delà des révolutions.

Cet ouvrage collectif est l'aboutissement de la journée d'étude TEMA (Transports, Échanges et Mobilités en Amérique) organisée le 2 décembre 2011, dans le cadre de l'EA AMERIBER 3656, par Isabelle Tauzin-Castellanos, à Bordeaux, et intitulée « Navigations et mobilités : ancrages dans le siècle des indépendances latino-américaines ». Il ne cherche pas à simplifier la complexité de ce champ d'études mais à en esquisser les contours dans un souci d'interaction et de complémentarité affichées avec d'autres travaux ou d'autres projets. À l'instar de la parution en 2003 de l'ouvrage monumental *La Casa de Contratación*

3. L'histoire atlantique est le versant historique de cette approche nouvelle tandis que les études transatlantiques à proprement parler s'inscrivent davantage dans un champ littéraire-culturel.

4. Gerassi-Navarro, Merediz (613).

*y la navegación entre España y las Indias*⁵ qui proposait d'une certaine façon un complément au « livre océanique »⁶ des Chaunu, *Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)*, dans une moindre mesure, s'inscrit à la fois dans l'histoire culturelle des transports et dans l'histoire atlantique dont les postulats seront mis à l'épreuve lors de la célébration, à Séville, du colloque consacré au Pacifique⁷, en septembre 2013, à l'occasion de la commémoration des cinq cents ans de sa Découverte par les Espagnols, un point de vue eurocentrique qui fait débat. Le présent ouvrage réunit les contributions de plusieurs enseignants-chercheurs ayant participé à la journée d'étude ou aux travaux de réflexion engagés au cours des séminaires TEMA, ainsi que des contributions extérieures supplémentaires. Il s'inscrit aussi dans la continuité d'un premier volume intitulé *À pied, à cheval, en voiture : l'Amérique indépendante et les moyens de transports*, publié en 2011 par Isabelle Tauzin-Castellanos.

Le premier colloque Tema (Transports, Échanges et Mobilités en Amérique), organisé à Bordeaux, avait révélé en janvier 2010 l'étendue d'un champ de recherches : l'histoire des mobilités permettait des contributions originales au moment où se multipliaient les actions sur l'histoire politique des indépendances hispano-américaines du fait du Bicentenaire (1810-2010). L'Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, le Conseil Régional d'Aquitaine, l'Institut des Sciences Humaines et Sociales (CNRS), l'Institut des Amériques et son pôle Sud-Ouest avaient apporté un soutien à cette manifestation scientifique rassemblant quarante communicants de tous les horizons des sciences humaines et sociales. Un deuxième colloque sur les migrations et les imaginaires, à l'initiative de la cubaniste Michèle Guicharnaud-Tollis et de Jean-Yves Puyo, spécialiste de la Guyane, confirma en janvier 2011 l'intérêt des latino-américanistes aquitains pour l'histoire des

5. Acosta Rodríguez, Antonio, González Rodríguez, Adolfo, Vila Vilar, Enriqueta (éd.), *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Séville, Universidad de Sevilla, 2003, 1072 p.

6. Braudel, Fernand, « Pour une histoire sérielle : *Séville et l'Atlantique (1504-1650)* », in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 1963, Vol. 18, n° 3, p. 552.

7. Congrès international « El Pacífico, 1513-2013. De la Mar del Sur à la construction de un nuevo escenario oceánico », organisé par l'Université de Séville, l'École des Études Hispano-américaines-CSIC et l'Archivo General de Indias.

déplacements, en parallèle à l'histoire technique des moyens de transport. Les exposés sur l'Amérique anglo-saxonne étaient minoritaires dans ces deux colloques internationaux, témoignant par les faits, de constructions historiques et historiographiques divergentes pour les deux sous-continent.

Lorsque les capitaux étrangers, anglais et français, affluèrent dans la seconde moitié du XIX^e siècle vers l'Amérique méridionale, ces investissements devinrent une malédiction pour les jeunes États prompts à défendre leur intégrité territoriale et pris ensuite dans les tenailles de la dette extérieure.

Le récit de cette domination par la technique, l'histoire de l'exportation ferroviaire des matières premières est corrélée à l'histoire de la navigation. L'intermodalité, avant de porter ce nom, avait été préconçue dès la Conquête qui fut exploitation du « Nouveau Monde » et enrichissement de l'Europe.

L'approfondissement de la recherche a permis d'échanger de précieuses informations avec la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE), la revue *Transportes, Servicios Telecomunicaciones* (TST), l'Association Internationale des Chemins de Fer (AICF), organisatrice d'un colloque à Santiago du Chili sur l'histoire ferroviaire auquel l'équipe de Bordeaux est associée au sein du comité scientifique.

Le projet collectif a avancé en l'espace de trois années et a obliqué vers un domaine qui était resté au second plan dans les contributions réunies dans le volume *À pied, à cheval, en voiture : l'Amérique indépendante et les moyens de transport* (2011). L'histoire de la navigation y était abordée dans quelques articles. Si les travaux étaient déjà nombreux dans la recherche historique française, grâce au GIS Histoire Maritime et à la *Revue d'Histoire Maritime* qui publia en 2006 *La Mer, la France et l'Amérique latine*, ce champ d'investigation n'avait guère été travaillé dans la perspective civilisationniste. C'est pourquoi le groupe bordelais a renforcé son réseau à partir de la fin 2011 pour se confronter à une thématique multiple ; l'originalité dans l'approche est majeure et s'explique par l'accès à des sources primaires tombées dans l'oubli depuis deux cents ans ou bien des témoignages en espagnol qui sont examinés sans la médiation d'un interprète qui trahit la pensée des voyageurs, marins et navigateurs.

Après ces essais sur l'histoire des transports, de la marche à la navigation, une troisième phase est annoncée pour l'aventure collective que représente notre recherche sur l'Amérique latine. L'histoire des lieux de halte, des étapes inhérentes à l'expérience de tout voyage, sera au centre du congrès international organisé à Bordeaux en octobre 2013, avec une attention particulière pour la Nouvelle-Espagne, omise dans le présent ouvrage qui privilégie la Caraïbe et l'Amérique du Sud.

La navigation est un terme qui recouvre un grand nombre de réalités explorées par les intervenants. L'Amérique est baignée par l'Atlantique, le Pacifique et la mer des Caraïbes, mais également parcourue par de très nombreux cours d'eau dont la connaissance et la domination ont représenté des enjeux de taille dès l'époque coloniale mais surtout au XIX^e siècle. La multiplicité des sources souvent méconnues et envisagées dans les contributions réunies dans cet ouvrage font écho aux sources souvent mystérieuses et difficilement accessibles des divers fleuves tumultueux qui sillonnent le continent avant de déboucher sur l'Atlantique. L'ouvrage qui nous intéresse s'inscrit dans une perspective bien moins ambitieuse que celles de Braudel ou des Chaunu mais témoigne, à sa manière, des étendues extrêmement vastes de ce champ d'études. La diversité des sujets et des espaces abordés n'est qu'un pâle reflet de l'immensité maritime qui entoure géographiquement le continent américain et le relie historiquement à la péninsule ibérique et au reste de l'Europe. Le présent ouvrage entend restituer les différents horizons sur lesquels les mondes marin et fluvial sont ouverts, offrant aux scientifiques de tout bord, étudiants et chercheurs, spécialistes d'histoire et de littérature, une véritable rose des vents.

Le volume se propose de traiter ce sujet sur trois volets complémentaires : économique, politique et culturel. Les sources traitées dans ces contributions sont variées et proviennent des archives, de l'historiographie, de récits de voyage et d'expéditions, des arts picturaux et de la tradition orale. La multiplicité des échanges, des contacts et des connaissances acquises lors de ces voyages sont explorées de manière à permettre la découverte d'œuvres à thème maritime qui restent méconnues tant en France qu'en Espagne ou en Amérique.

Une première partie réunissant trois articles s'intéresse aux enjeux économiques et commerciaux ainsi qu'à la représentation de la navigation transatlantique et des liens entre l'Europe et l'Amérique latine

au XIX^e siècle. Tirillées entre échanges pacifiques et rapports houleux, les relations entre les deux continents sont l'objet d'une réflexion tripartite : Brunot Marnot (Université de La Rochelle) s'est intéressé au commerce français et au développement des ports de la façade atlantique dans son article consacré au « trafic des ports français avec l'Amérique latine au XIX^e siècle ». Il souligne le manque de lucidité et de réaction de la part de la France qui n'a pas su exploiter tout le potentiel commercial que lui offrait une Amérique au commerce extraverti. Alvar de la Llosa (Université Lumière-Lyon 2) a étudié « l'évolution du transport maritime transatlantique » tout au long du XIX^e siècle à travers l'œil de témoins privilégiés, les consuls français de Santiago de Cuba. Il envisage différents facteurs politiques, économiques, sanitaires, techniques ayant favorisé ou ralenti le développement du trafic maritime à travers le triangle atlantique que forment l'Europe, les États-Unis et l'Amérique latine. Les arts, et notamment la peinture, ont témoigné de cette histoire maritime du XIX^e siècle, comme l'expose Esther Ferrer (Université Jean Moulin-Lyon 3), dans son article « Rafael Monleón y el arte de la navegación : marinas, navíos y episodios marítimos en la América Latina del siglo XIX ». Ce peintre espagnol, par ailleurs conservateur du Musée Naval de Madrid et archéologue naval, a pu offrir un regard particulièrement aiguisé sur les différents événements historiques latino-américains qui ont convoqué la participation de navires, flottes ou armadas en tout genre.

Le second volet – « Le contrôle des voies fluviales et maritimes : un défi pour les jeunes nations latino-américaines » – envisage les enjeux politiques qu'ont représentés les espaces maritimes, les littoraux et les voies de navigation pour les jeunes républiques hispano-américaines du Cône Sud ayant tenté de définir et de mettre en valeur leur territoire au lendemain de l'indépendance et tout au long du XIX^e siècle. La question des voies fluviales est diversement posée selon les États : à travers le tracé de frontières fragiles et convoitées, comme dans le cas du Paraguay, présenté par Carla Fernandes (Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3), ou en permettant d'envisager l'idée d'un désenclavement, vecteur de développement et de progrès en Argentine, comme l'explique Mélanie Sadler (Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3) dans sa contribution sur « La question du contrôle des fleuves » à partir des lettres ouvertes de Sarmiento et d'Alberdi. Dans le cas du Paraguay,

le fleuve trace une frontière à la fois extérieure et intérieure, géopolitique et symbolique, depuis laquelle se constituent la nation et l'identité du pays. Dans celui de l'Argentine, vaste pays ouvert sur l'Atlantique, la circulation fluviale est considérée par les deux hommes politiques, malgré leurs dissensions, comme essentielle au développement économique, à l'intégration territoriale de la nation et à la cohésion géopolitique de la région. Cette même volonté politique s'est affichée dans les pays bénéficiant d'un vaste espace maritime. Nathalie Jammet-Arias (Université de Paris Ouest Nanterre) analyse « le lent développement de la navigation au Chili au XIX^e siècle », entravé par une action publique souvent motivée par des situations de crise. Le littoral chilien a présenté une certaine ambivalence : entre chance économique et danger potentiel du fait d'une très grande ouverture sur l'océan ; le pays s'est vu dans l'obligation de développer une marine de guerre et une marine marchande indispensables à l'affirmation de sa souveraineté nationale et à la lutte contre son isolement géographique. À l'inverse du chemin de fer qui a été pensé afin de promouvoir l'unification territoriale, la marine n'a pas bénéficié de la même vision politique.

La troisième et dernière partie, intitulée « Aventures au long cours : corsaires, explorateurs et gens de mer dans le Nouveau Monde », élargit le cadre temporel afin d'étudier d'une part les représentations littéraires et imaginaires liées au monde marin inquiétant et incontrôlable et d'autre part les récits qui donnent la parole aux voyageurs européens s'étant rendu en Amérique, poursuivant différents desseins. L'éventail des genres s'ouvre également, allant de l'épopée à la tradition orale en passant par les récits d'expéditions scientifiques, commerciales ou encore politiques. L'Amérique a en effet toujours attiré nombre d'explorateurs ou d'aventuriers dont le principal mode de transport était la navigation. Leurs périples, tantôt liés à des intérêts commerciaux plus ou moins belliqueux ou à des missions scientifiques, ont permis aux populations du continent, dès l'époque coloniale, de prendre la mesure de cet espace dans la connaissance et le développement de leur territoire. Les grands corsaires anglais ont été les premiers à montrer la voie dès la fin du XVI^e siècle et à faire prendre conscience aux Espagnols de l'importance de maîtriser les mers pour mieux protéger les terres, dans les Indes occidentales, comme le raconte l'épopée savante *Armas antárticas* du poète-soldat Juan de Miramontes analysée par Lise

Segas (Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3). Béatrice Chenot (Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3) part ensuite dans le sillage de l'expédition de l'amiral anglais Anson, « au large des côtes de Patagonie » au XVIII^e siècle, qui explore clandestinement des régions mal maîtrisées par les Espagnols. Au début du XIX^e siècle, Isabelle Tauzin-Castellanos (Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3) suit pour nous l'itinéraire du « Bordelais dans le Pacifique Sud » à partir du journal de bord du capitaine de Roquefeuil, chargé d'établir de nouveaux liens commerciaux officiels avec les territoires sud-américains sur le chemin de l'indépendance. Au cours du XIX^e siècle, les voyages et expéditions européennes se multiplient en Amérique du Sud, une fois le monopole colonial et la domination politique espagnols disparus. Ces voyages de nature commerciale ou scientifique font des émules parmi les habitants du continent, comme le rappelle Sabrina Gonnard (AMERIBER) dans son article « La navegación en el Territorio de las Misiones a finales del siglo XIX », consacré à l'étude de l'exploration scientifique menée par l'Argentin Juan Bautista Ambrosetti dans l'ancien territoire jésuite. Ces routes ont généralement été ouvertes par des étrangers à la tête de missions parfois clandestines et souvent illégales. Mais tout cela n'aura pas été sans pertes et naufrages, surtout dans les eaux tourmentées et traîtres du détroit de Magellan et du Pacifique Sud, faisant naître mythes et légendes dans un imaginaire syncrétique à l'instar de celle du « Caleuche, vaisseau fantôme des mers du Sud », qui hante encore les canaux de l'archipel de Chiloé, et que nous rapporte Valérie Joubert Anghel (Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3). Les espaces maritimes sud-américains s'ouvrent dès l'époque coloniale, plutôt de force que de gré, révélant ainsi les difficultés qu'ils ont posées dans la problématique de leur contrôle, contrairement aux espaces terrestres, dont les contours et la mise en valeur ont obéi à une logique plus rationnelle.

La mer et les fleuves ont vertébré l'Amérique dans sa relation à l'Autre extérieur mais aussi à l'Autre intérieur. Continent au contact des influences les plus diverses, leur absorption culturelle, économique, politique, identitaire s'est effectuée à un rythme effréné, si l'on considère la rapide formation de l'Amérique postcolombienne, mais de manière encore imparfaite et souvent excluante à l'orée du XX^e siècle,

dans un contexte d'affirmation d'États-nations où perdurent encore des soubassements de la Colonie. Ce volume permet d'explorer différentes expressions des relations transatlantiques établies entre les deux continents ainsi que les influences réciproques qui ont circulé par les voies de navigation maritimes et fluviales.



Tous nos remerciements vont à Isabelle Tauzin-Castellanos, à l'origine du projet TEMA, sans laquelle cet ouvrage n'aurait pu voir le jour, à l'équipe d'accueil EA 3656 AMERIBER pour son appui à la publication, à tous les auteur(e)s qui ont répondu avec enthousiasme à cette invitation au voyage, ainsi qu'à Michèle Guicharnaud-Tollis (Université de Pau et des Pays de l'Adour), Sylvie Mégevand (Université Toulouse II-Le Mirail), Yves Aguila (Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3), Fernando Casanueva (Université Michel de Montaigne-Bordeaux 3) et Jean-Philippe Husson (Université de Poitiers) pour leur œil averti à l'heure de nous relire.

Valérie Joubert Anghel & Lise Segas
Maîtres de conférences
Université Michel de Montaigne Bordeaux 3