

Revue d'histoire maritime

26

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Financer l'entreprise maritime

Revue d'histoire maritime

26

Financer l'entreprise maritime

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2019

ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7

PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3

Introduction – 979-10-231-1935-0

Andreau – 979-10-231-1936-7

Haudrère – 979-10-231-1937-4

Martin – 979-10-231-1938-1

Villiers – 979-10-231-1939-8

Bonin – 979-10-231-1940-4

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Raflik – 979-10-231-1942-8

Chevalier – 979-10-231-1943-5

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6

Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3

Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTE RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Varia

DU « LAC ESPAGNOL » À L'OCÉAN DISPUTÉ.
INCURSIONS ANGLAISES DANS L'ESPACE MARITIME DE LA
NOUVELLE ESPAGNE (1680-1795)

Guadalupe Pinzón Ríos
Instituto de Investigaciones Históricas
Universidad Nacional Autónoma de México

Lorsqu'au xvii^e siècle l'Angleterre, la France et les Provinces-Unies affermirent leur présence dans les îles des Caraïbes, leurs navigations vers cette zone se modifièrent peu à peu et, au lieu de s'en tenir uniquement à des attaques et à des pillages des possessions espagnoles, eurent aussi des fins commerciales¹. En outre, l'intérêt des Anglais se porta également vers le Pacifique, comme on le vit en 1668, quand les troupes d'Henry Morgan occupèrent Portobelo, puis en 1671 le Panama, d'où elles lancèrent une série d'attaques de ports et de navires espagnols ; ces deux places étant restituées lors de la paix de Madrid en 1670². Ils continuèrent pourtant à faire des incursions dans le Pacifique et, à partir des années 1680, eurent lieu une succession de traversées de la Mar del Norte (l'Atlantique) à la Mar del Sur (le Pacifique), soit par l'Amérique centrale, soit par la Terre de Feu³. Si ces avancées se concentraient en principe sur les côtes péruviennes et d'Amérique centrale, elles touchèrent peu à peu celles de Nouvelle-Espagne. Cette situation obligea non seulement à restructurer les moyens de défense sur lesquels les autorités comptaient, mais encore à planifier des modifications de l'usage que l'on faisait des espaces maritimes de la vice-royauté.

- 1 John Lynch, *El siglo xviii. Historia de España*, trad. Juan Faci, Barcelona, Crítica, 1991, p. 231 ; Antonio García de León, *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004, p. 75-76 ; Clarence Haring, *Los Bucaneros de la Indias Occidentales en el siglo xviii*, Madrid, Renacimiento, 2003, p. 266 ; John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 97 ; Martha de Jámy Chapa, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe. Siglos xvi-xviii*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983, p. 182-184.
- 2 Bien que la paix ait été signée avant l'occupation du Panama, on prétendit que cela s'expliquait parce que l'annonce n'en avait pas été faite à temps.
- 3 Peter Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain, 1575-1742*, Glendale, The Arthur H. Clark Company, 1960, p. 119-145 ; Jacques & François Gall, *El Filibusterismo*, trad. Álvaro Custodio, México, Fondo de Cultura Económica, 1957, p. 185-192 ; John Lynch, *El siglo xviii, op. cit.*, p. 236-237 ; Pablo Emilio Pérez-Mallaína & Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987, p. 222-223.

Par conséquent, l'objectif de ce travail sera d'analyser la manière dont la présence de plus en plus insistante des Anglais dans les espaces maritimes du Pacifique de la Nouvelle-Espagne obligea à prendre diverses mesures afin d'y faire face et à modifier l'organisation de la vie maritime et côtière⁴. On ne prétendra pas donner une liste exhaustive des voyages anglais, mais faire connaître le cadre dans lequel ils eurent lieu pour comprendre leurs finalités et surtout les réactions qu'ils suscitèrent dans la vice-royauté. Il sera donc nécessaire d'analyser l'espace maritime du Pacifique de la Nouvelle-Espagne ainsi que les transformations subies au cours du XVII^e siècle, selon le contexte tant colonial qu'extérieur⁵. Il faudra examiner les processus propres aux espaces maritimes, puisque, comme l'a expliqué Philip Steinberg, les événements racontés à ce propos n'étaient pas nécessairement une suite de ce qui se passait sur la Terre-Ferme mais ressortaient d'une logique différente si bien qu'ils méritent d'être analysés de manière indépendante⁶. Ainsi, on cherchera à savoir comment les incursions anglaises sur les côtes pacifiques de la Nouvelle-Espagne ont pu représenter une invasion des espaces maritimes de la vice-royauté et ont déclenché diverses réactions à partir de ce territoire, forçant les autorités coloniales à en modifier les activités navales et à accroître la présence espagnole sur ces littoraux.

Pour cela, il sera nécessaire de préciser les différents moments auxquels les incursions anglaises touchèrent les côtes de Nouvelle-Espagne pour connaître leurs caractéristiques et leurs objectifs et surtout comprendre la manière dont les autorités coloniales s'efforcèrent de s'y opposer⁷.

DES BOUCANIERS, DES CORSAIRES ET QUELQUES OFFICIERS (1680-1739)

L'avance anglaise en direction du Pacifique a été largement due aux boucaniers résidant dans les Caraïbes et qui prirent part à l'expédition de Morgan ou bien se lancèrent dans la coupe des bois tinctoriaux de Campêche et du Nicaragua⁸. Ces incursions, qui étaient le fait de particuliers, suivaient

4 Voir Lourdes de Ita Rubio (dir.), *Organización del espacio en el México colonial. Puertos, ciudades y caminos*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 2012, p. 9-16.

5 *Ibid.*, p. 10.

6 Phillip E. Steinberg, *The Social Construction of the Ocean*, Cambridge, CUP, 2001, p. 10.

7 Les classifications établies dans ce travail sur les incursions anglaises reprennent la proposition de Peter Gerhard qui, dans son *Pirates on the West Coast of New Spain (op. cit.)*, répartit les incursions des ennemis de l'Espagne en trois catégories distinctes : « *The Buccaneers* », « *English Privateers and Smugglers* » et « *The Last Pirates* ».

8 Ces expéditions ont été amplement étudiées par Peter Gerhard (*ibid.*, p. 135-201) et par Oskar H. K. Spate, dans *Monopolists and Freebooters. The Pacific Since Magellan* (Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983, t. II, p. 131-159). Sur les coupeurs de bois tinctoriaux, voir : Matilde Souto Mantecón, « Los costos del imperio en la frontera oriental: el asedio inglés en el Golfo de México. Florida y Laguna de Términos », dans Enriqueta Quiroz (dir.),

les usages des Caraïbes autrement se formaient et se reformaient fréquemment, avec en outre des parts de butin qui, à la fin, étaient réparties au prorata des participants⁹. Entre 1680 et 1700, ces navigations devinrent plus nombreuses et, à partir de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713), connurent des changements. Certaines traversées anglaises furent désormais commandées par des marins qui, sans être toujours des officiers de la Navy, étaient des personnages connus qui commencèrent à recevoir des commissions de leur monarque pour attaquer les côtes espagnoles au cours de la guerre, ce qui était une reconnaissance de leur voyage et une justification. Tel fut le cas de William Dampier qui reçut en 1701 une commission lui permettant de pratiquer la course sur les côtes américaines du Pacifique sur le *Saint George*¹⁰, ou de Woodes Roger qui, ayant reçu la même autorisation en 1708 réussit, l'année suivante, à capturer le galion de Manille, la *Nuestra Señora de la Encarnación* devant la Nouvelle-Espagne¹¹.

À la fin de la guerre, après la paix d'Utrecht (1713), les Anglais réduisirent leurs incursions dans le Pacifique car la plupart du temps leurs intérêts se concentraient sur le commerce qui leur était désormais permis à Veracruz et à Portobelo¹². Mais ils continuèrent à monter quelques expéditions à la faveur des conflits avec l'Espagne, telle celle de John Clipperton et de George Shelvocke (1719)¹³. Outre la présence anglaise, il y eut des navigateurs d'autres pays qui, pour diverses raisons, entrèrent dans le Pacifique (**tableau 1**).

Hacia una historia latinoamericana: homenaje a Álvaro Jara, México, Instituto Mora, 2012, p. 205-232.

- 9 Elles suivaient les usages de la confrérie des frères de la Côte qui, créée aux Caraïbes au xvii^e siècle, coordonnait les activités de la flibuste dans cette zone. On en trouvera une présentation détaillée dans Martha de Jármy Chapa, *Un eslabón perdido en la historia*, *op. cit.*, p. 134-142.
- 10 Sur les voyages de Dampier, voir : Sir Albert Gray y Percy Adams, "Introducción" en Dampier, William. *A New Voyage Round the World*. Estudios introductorios de Sir Albert, Gray y Percy Adams, Londres, James Knapton, 1702; Nueva York: Dover Publications, 1968, "Introduction", p. xvii-xlv.
- 11 Le pilote lors de cette traversée était Dampier. Sur le thème de la capture, voir : William Lytle Schurz, *El galeón de Manila*, prologue Leoncio Cabrera, trad. Pedro Ortíz A., Madrid, Cultura Hispánica, 1992, p. 286-288 ; Peter Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain*, *op. cit.*, p. 210-216 ; Pablo Emilio Pérez-Mallaína et Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, *op. cit.*, p. 317-318.
- 12 Matilde Souto Mantecón, « El comercio inglés en Veracruz: inversiones, ganancias y conflictos generados por el Tratado de Asiento (1713-1717) », dans Angelo Alves Carrara et Ernest Sánchez Santiró (dir.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos xvii-xix/ Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos xvii-xix)*, Juiz de Fora/México, Editorial UFJF/Instituto Mora, 2012, p. 91-114.
- 13 Le conflit fut provoqué par la tentative de l'Espagne de récupérer des territoires italiens perdus lors du traité d'Utrecht, ce qui entraîna en réaction la formation de la Quadruple Alliance, ce qui fut mis à profit par une association de marchands anglais appelée « The Gentleman Adventurers », qui arma des navires dans le but d'attaquer les côtes américaines du Pacifique.

Tableau 1. Expéditions étrangères vers les côtes du Pacifique (vers le NE)

Année	Expédition commandée par	Route suivie	Origine
1669	John Narborough	Cap Horn	Angleterre
1682	John Cooke/Charles Swan/ John Strong	Amérique centrale et cap Horn	Angleterre-Jamaïque- Amérique centrale
1689	John Strong	Terre de Feu	Angleterre
1699	Vlodimir Ataloff	Kamtchatka	Russie
1703	William Dampier/Thomas Stradling	Cap Horn/Amérique centrale	Angleterre-Jamaïque- Amérique centrale
1708	Woodes Rogers	Cap Horn	Angleterre
1712	Amédée-François Frézier	Cap Horn	France
1719	John Clipperton et George Shelvocke	Cap Horn	Angleterre
1721	Jacob Roggeveen	Cap Horn	Provinces-Unies
1725	Vitus Bering	Kamtchatka	Russie
1733	Vitus Bering/Aleksei Chirikov	Kamtchatka	Russie
1736	Charles-Marie de La Condamine	Panama	France
1740	George Anson	Cap Horn	Angleterre

Nota : Sont indiquées en gras celles qui ont atteint les côtes de Nouvelle-Espagne et entrèrent en relation avec elles.

Ces expéditions sonnèrent l'alarme chez les autorités chiliennes, péruviennes et guatémaltèques, qui étaient les plus souvent attaquées. Quant à celles de Nouvelle-Espagne, elles étaient informées depuis le Guatemala et le Pérou qu'on avait aperçu des navires ennemis. On en a un exemple en 1710, quand Madrid fit savoir que plusieurs Anglais armaient en course pour se rendre dans la mer du Sud, enjoignant aux autorités du Pérou et du Guatemala de prendre des mesures défensives¹⁴. Puis du Guatemala arriva cet avis destiné au vice-roi de Nouvelle-Espagne : « Au vice-roi de la Nouvelle-Espagne, annonçant la nouvelle que V. M. a reçue à propos de navires qui ont été confiés en Angleterre à quelques particuliers pour les armer et les employer à piller et pratiquer la course vers Lima et Panama¹⁵. »

On le voit, il ne semblait pas si remarquable de mettre en défense les côtes de Nouvelle-Espagne comme dans les autres territoires et on était de toute façon avisé de la présence ennemie. On pourrait penser que durant la première moitié du XVIII^e siècle les incursions ne touchaient que peu les côtes de Nouvelle-Espagne et que la défense littorale y était minimale, peu différente ce qu'elle avait été depuis le XVI^e siècle. En général, elle était terrestre, consistant à empêcher les débarquements ennemis. Elle s'appuyait sur le château de San Diego à Acapulco

14 Archivo General de la Nación de México [désormais AGNM], Reales Cédulas Originales, vol. 34, fol. 357-357 v.

15 AGNM, Reales Cédulas Originales, vol. 34, fol. 357 v.

élevé là où il avait été prévu que se concentraient les forces destinées à affronter les envahisseurs comme les marins cherchant à capturer le galion de Manille¹⁶. Pour le reste des côtes, la protection était limitée à série de tours de guet, édifiées çà et là, avec des vigies pouvant signaler d'éventuels navires de gros tonnage pouvant être ennemis, ce qui se complétait avec les informations reçues des autorités péruviennes ou centre-américaines¹⁷. Néanmoins, les moyens de défense prévus n'incluaient aucune action maritime spécifique puisque la vice-royauté n'avait aucun navire de guerre en mesure de s'opposer aux ennemis. Hormis le galion de Manille et quelques bâtiments péruviens, on ne pratiquait généralement que des navigations côtières avec des embarcations destinées à la pêche, à la recherche des perles et à quelques échanges avec l'Amérique centrale. Cette situation ne devait se modifier que lentement par la suite.

PLANS SUR LE CONTINENT (1739-1763)

Après les concessions obtenues par la Compagnie de la mer du Sud au moment de la paix d'Utrecht, la présence anglaise aux Caraïbes s'accrut et provoqua diverses tensions qui débouchèrent en définitive sur la guerre de l'Asiento, appelée aussi guerre de l'Oreille de Jenkins (1739-1748)¹⁸. Ce conflit permit de faire des incursions dans le Pacifique, mais avec des intentions différentes. À cette occasion, le plan anglais alla plus loin que de coutume et, en plus des habituels pillages, ils tentèrent aussi de s'établir en un point qui leur eût permis d'établir la communication entre la Mar del Norte et la Mar del Sur. C'est ce qui explique l'attaque de Portobelo par Edward Vernon, tandis que George Anson devait prendre Panama. Ce plan ne se réalisa pas car le voyage d'Anson prit du retard, dès le départ de l'Angleterre puis lors de la traversée, notamment en passant par la Terre de Feu puis quand il fallut faire escale aux îles Juan Fernández pour s'y ravitailler et soigner les malades. L'expédition d'Anson n'en mit pas moins en alerte les autorités de Nouvelle-Espagne, puisqu'à mesure de sa progression elle fit plusieurs pillages, dont celui de Païta¹⁹. Quand les navires

16 Cette politique fut celle d'un port unique devant concentrer les activités commerciales et rassembler les forces défensives des littoraux. Dans le cas de la Nouvelle-Espagne elle fut appliquée en exécution des ordres de Philippe II, d'abord à Veracruz et ensuite à Acapulco. Voir l'explication par Lourdes de Ita Rubio dans *Viajeros isabelinos en la Nueva España* (México, Fondo de Cultural Económica, 2001, p. 152).

17 Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Mora, 2011, p. 154-159.

18 John Lynch, *El siglo XVIII, op. cit.*, p. 128-141.

19 Le voyage d'Anson vers les côtes américaines du Pacifique a été étudié avec beaucoup de détail par Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, trad. José Manuel Álvarez Flores, Madrid, Turner, 2002, p. 161-196.

anglais apparurent devant la Nouvelle-Espagne avec l'intention de capturer le galion de Manille, il fallut prendre des mesures. D'abord ordre fut donné que le galion – arrivé depuis décembre – restât à Acapulco jusqu'à ce que les Anglais eussent disparu des côtes. On renforça aussi la défense du château avec de l'artillerie et des hommes, et on y envoya du ravitaillement. Sur les côtes voisines, on accrut le nombre des vigies et des milices côtières furent armées, comprenant des voisins de la vice-royauté, des blancs, des métis ou mulâtres et même des Indiens armés d'arcs et de flèches²⁰.

Les Anglais, grâce à des pêcheurs capturés le long du littoral, furent renseignés sur les mesures défensives qui avaient été prises à Acapulco en fonction des nouvelles des diverses attaques d'Anson²¹. C'est ce dont fait état un des narrateurs de ce voyage, Pascoe Thomas :

Ces prisonniers racontèrent que le galion de Manille était arrivé là le 9 janvier, ancien style, que sa cargaison avait été déchargée et que la plus grande partie avait quitté la ville avec les marchands ; qu'il était en train d'embarquer de l'argent, du métal & pour Manille et devait appareiller dans un mois ou environ ; que c'était un plus gros navire que le *Gloucester*, qu'il avait entre 40 et 60 canons de bronze et de fer ainsi que 500 h[ommes] ; que le port était fortifié avec 5 ou 6 batteries au niveau de la mer, leurs canons étant de 25 à 48 livres et qu'actuellement on était en train d'ériger treize cinq [*sic*] batteries de plus afin d'avoir davantage de sécurité. Leur force consistait alors, disait-on, d'un millier de miliciens, de 200 h[ommes] de troupes régulières et d'un grand nombre d'Indiens avec des arcs et des flèches &c.²²

Tout cela permet de supposer que la défense des côtes de Nouvelle-Espagne était uniquement terrestre et visait simplement à empêcher un débarquement, à tout le moins que les ennemis pussent obtenir de l'eau et du ravitaillement. Mais la vice-royauté était incapable d'armer le moindre navire pour se porter à l'attaque des Anglais. Avec une défense ainsi organisée, l'expédition d'Anson ne fut pas inquiétée pendant son séjour sur les côtes de Nouvelle-Espagne et put même obtenir de l'eau, du bois et du ravitaillement à Ixtapa. Finalement, les Anglais, voyant que le galion ne partirait pas, se portèrent à Canton pour y effectuer des réparations. Une fois celles-ci terminées, ils se dirigèrent dans les parages des Philippines et, en 1743, réussirent à capturer le galion la *Nuestra*

20 Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur*, op. cit., p. 115-120.

21 Thomas Pascoe, *A True and Impartial Journal of a Voyage to the South Sea and Round the Globe* [1745], Amsterdam/New York, N. Israel/Da Capo Press, 1971, p. 110

22 *Ibid.*, p. 109.

*Señora de la Covadonga*²³. Cet évènement affecta les liaisons maritimes entre les îles du Ponant et la Nouvelle-Espagne puisque l'on cessa d'envoyer des galions pendant deux ans²⁴.

Il semble que l'expédition d'Anson ait modifié la perception qu'avaient les Anglais des littoraux américains : on remarque en effet que, dans les journaux de navigation tenus lors de précédents voyages, les descriptions n'étaient pas très précises, ce qui rendait difficile la recherche des zones où faire de l'eau et trouver du ravitaillement (**tableau 2**). Pascoe Thomas mentionne par exemple qu'une partie des forces d'Anson se dirigea vers la baie de Zihuatanejo (qu'ils nomment Chequetán) pour se réapprovisionner en eau et en bois²⁵. Ce qu'ils savaient de ce lieu provenait de leurs prisonniers et des descriptions de Dampier. En outre, s'ils y trouvèrent de l'eau, le bois qu'ils y obtinrent ne fut pas de la qualité espérée : « Le bois de ceux que j'ai vus est souple et impropre pour quelque usage que ce soit à ma connaissance, mais peut-être est-ce parce que je n'en ai vu aucun de cette sorte de noir que M. Dampier décrit comme étant très dur et propre à la construction et à plusieurs autres utilisations²⁶. »

Tableau 2. Journaux de voyage mentionnant le Pacifique de la Nouvelle-Espagne

Nom	Journal	Année	Lieu
Alexander Exquemelin*	<i>De americaensche zee-roovers</i>	1678	Hollande
John Narborough	<i>An Account of Several Late Voyages and Discoveries to the South and North</i>	1694	Angleterre
William Dampier	<i>A New Voyage Round the World</i>	1697	Angleterre
William Funnel	<i>A Voyage Round the World</i>	1707	Angleterre
Woodes Rogers	<i>A Cruising Voyage Around the World</i>	1712	Angleterre
Edward Cook	<i>A Voyage to the South Sea and Round the World 1708-1711</i>	1712	Angleterre
George Shelvocke	<i>A Voyage Round the World</i>	1726	Angleterre
William Betagh	<i>A Voyage Round the World</i>	1728	Angleterre
John Bulkeley et John Cummins	<i>A Voyage to the South-Seas in the years 1740-1</i>	1743	Angleterre
Thomas Pascoe	<i>A True and Impartial Journal of a Voyage to the South-Seas and Round the Globe</i>	1745	Angleterre
Richard Walter	<i>A Voyage Round the World</i>	1748	Angleterre

*Il ne passa pas par les côtes de Nouvelle-Espagne, contrairement à Basil Ringrose, qui écrivit une partie du volume.

23 Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos*, op. cit., p. 233-255.

24 Jusqu'à ce que, en 1745, devant la nécessité du *situado* (envoi d'argent américain affecté à la défense) philippin, des marchands de Manille armèrent la patache *Santo Domingo* pour aller en Nouvelle-Espagne. Plus tard, les navigations furent rétablies entre la Nouvelle-Espagne et les Philippines. Sur le voyage de ce navire, voir AGNM, Filipinas, v. 3, exp. 4, fol. 55-58.

25 Thomas Pascoe, *A True and Impartial Journal of a Voyage to the South-Seas and Round the Globe*, op. cit., p. 113-114.

26 *Ibid.*, p. 119.

Lorsque Anson rentra et, plus tard, fut porté à la tête de l'Amirauté britannique, il commença à mettre en œuvre des changements dans les navigations en cherchant à améliorer les conditions de vie des équipages et en développant de nouvelles expéditions vers la mer du Sud, notamment pour rechercher un passage par le Nord-Ouest, tout en continuant les voyages par la Terre de Feu. Dans ce cas, les Îles malouines – ou Falklands – devinrent un territoire convoité par diverses puissances européennes²⁷. Tout cela fit que les expéditions vers l'Amérique du Sud se multiplièrent et que certaines traversèrent le Pacifique par le Sud pour atteindre les côtes asiatiques où les Anglais commerçaient depuis le XVII^e siècle. Ces voyages permirent la délimitation de la Terra Australis, ou Nouvelle-Hollande, comme de diverses îles du Pacifique²⁸.

162

Parmi ces navigations, il s'en trouva qui touchèrent les côtes de Nouvelle-Espagne. La première dont il est question est un voyage anglais, en 1745, quand on fut avisé depuis le Guatemala de ce qu'on avait aperçu des navires ennemis. On craignait qu'il s'agît du commandant anglais Barnet, dont on avait appris qu'il était parti de Londres avec quatre navires de guerre pour reconnaître la mer du Sud. En prévision de cette menace, on prépara l'habituelle défense terrestre, qui se réduisit en 1746 car les ennemis ne s'étaient pas présentés²⁹. Mais, quand en 1747 on aperçut deux navires inconnus devant les côtes de Nouvelle-Galice, on crut à une nouvelle expédition anglaise dirigée contre le galion de Manille. Ces bâtiments s'avérèrent être hollandais; ils avaient quitté Batavia et avaient croisé dans le Pacifique sans contretemps, mais arrivés devant les côtes américaines ils se séparèrent pour ne plus se retrouver. Tous deux atterrirent à des dates différentes sur les côtes de Californie où les missionnaires jésuites leur donnèrent de l'eau et des vivres frais. Puis ils parvinrent à des ports de la Nouvelle-Galice (Colima et Matanchel)³⁰. Les officiers de ces navires écrivirent aux autorités locales leur demandant la permission de vendre leurs cargaisons et, avec les bénéfiques, d'acheter les vivres nécessaires à leur retour vers les Indes orientales, ce qui leur fut refusé. On considérait que les Provinces-Unies n'avaient aucune possession dans cette zone et, par conséquent, aucun droit d'y naviguer. Les Hollandais se trouvèrent donc obligés de se diriger vers

27 John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, op. cit., p. 143-144; Peggy Liss, *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 33; Oskar H.K. Spate, *Monopolists and Freebooters*, op. cit., p. 265-267; Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos*, op. cit., p. 315-336.

28 Alberto Tenenti, *La Edad Moderna XVI-XVIII*, traducción de Ignasi Riera, Barcelona, Crítica, 2011, p. 386-391.

29 AGNM, Filipinas, vol. 3, exp. 5, fol. 78-107.

30 Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur*, op. cit., p. 107-109.

des côtes moins peuplées pour y trouver de l'eau et des aliments. À terre, bien sûr, des embuscades avaient été préparées et lorsque les hommes débarquèrent, certains d'entre eux furent capturés³¹. Parmi les détenus se trouvait un religieux français qui déclara se nommer Lorenzo Ochan³². Celui-ci expliqua que cette traversée était due au fait qu'il n'y avait plus de retour des galions de Manille vers la Nouvelle-Espagne depuis la capture effectuée par Anson, si bien que l'on pensait que la vice-royauté manquait de marchandises asiatiques et que ses habitants achèteraient par conséquent les cargaisons apportées par les Hollandais³³. Le voyage avait été planifié par des membres de la Compagnie des Indes orientales de Batavia et des Anglais trafiquant sur les côtes asiatiques, ainsi que le rapporte Lorenzo :

Le général de Batavia s'avisa d'envoyer ici quelques navires pour y commercer, considérant que le galion de Manille n'étant venu ni cette année, ni les trois ou quatre précédentes dans ce royaume, et pensant que la nécessité éprouvée par celui-ci pouvait porter le vice-roi à cacher et tolérer du commerce, car il n'avait pas assez de gens pour armer des navires de guerre au cas où il rencontrerait une force supérieure gardant ses côtes, il prit à son service deux corsaires anglais à qui il promit 20 % sur toute la cargaison, me proposant ainsi qu'à mon compagnon notre passage vers ce royaume, ce que nous acceptâmes à la condition de ne pas être obligés de faire quelque chose de contraire à la vérité ni de contrarier de contrarier les intérêts de la nation française, avec laquelle il avait, vécu vingt ans, ni ceux de l'Espagne³⁴.

En 1745, les navires hollandais se rendirent à Macao pour acheter des marchandises, et des missionnaires espagnols les prévinrent qu'ils ne devaient pas en avoir d'anglaise leur bord s'ils voulaient que leur voyage soit un succès. Les Hollandais les écartèrent bien qu'elles aient servi à financer une partie de la cargaison³⁵. Si la tentative des Anglais de pénétrer le commerce de la vice-royauté grâce aux navires hollandais échoua, elle nous permet toutefois de voir comment ils étendaient leurs intérêts mercantiles dans le Pacifique de la Nouvelle-Espagne.

31 *Ibid.*, p. 107-109.

32 AGNM, Marina, vol. 8, fol. 205-205 v. Le religieux fut capturé sur la côte de Colima.

33 AGNM, Marina, vol. 8, fol. 175-176 v.

34 AGNM, Marina, vol. 8, fol. 176 v.

35 AGNM, Marina, vol. 8, fol. 175-176 v.

Si, depuis le milieu des années 1760, le souci des Anglais de développer leurs navigations vers le Pacifique et d'établir de nouvelles routes était évident, cette entreprise ne pouvait réussir qu'en ayant une meilleure connaissance de cet océan. C'est ainsi que les expéditions scientifiques se multiplièrent. Cela coïncida en outre avec le moment où les nouveaux courants scientifiques manifestèrent un grand intérêt pour la géographie. À titre d'exemple, on peut signaler les discussions et connaissances récentes sur la Terre ou les nouveaux appareils de mesure qui permirent une meilleure saisie des territoires et des océans, ainsi les chronomètres anglais qui améliorèrent la détermination des longitudes³⁶.

Beaucoup de ces expéditions se concentrèrent dans le Pacifique, où l'on cherchait le détroit d'Anián, c'est-à-dire un passage permettant d'aller de la Mar del Norte à la Mar del Sur dans la partie septentrionale de l'Amérique, tout en cherchant des îles inconnues par différentes routes³⁷. En outre, le trafic des peaux dans le nord-ouest de l'Amérique par les Russes et les Anglais permit d'établir des navigations à destination de la partie nord du Pacifique et de relier le Nord-Ouest américain avec les côtes de la Chine. S'accrut aussi le nombre des expéditions baleinières, anglaises ou bostoniennes, ce qui multiplia les descriptions et délimitations de cet océan et de ses rivages (**tableau 3**)³⁸.

Tableau 3. Expéditions scientifiques non espagnoles vers le Pacifique (seconde moitié du XVIII^e siècle)

Année	Nom	Couronne à l'origine
1764	John Byron	Angleterre
1764	Stchacan/Pardwafen	Russie
1765	Krenistin/Levasher	Russie
1766	Samuel Wallis et Phillip Carteret	Angleterre
1767	Louis-Antoine de Bougainville	France
1768	James Cook	Angleterre
1769	Chirikov	Russie
1772	James Cook	Angleterre
1776	James Cook	Angleterre
1785	Jean-François de La Pérouse	France
1794	George Vancouver	Angleterre

36 María del Pilar de San Pío, *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 45-46; Manuel Selles García, *Navegacion astronomica en la España del siglo XVIII*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2000, p. 23-30.

37 Novo Belén Rivera et María Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 160-168; Greenfell Price (dir.), *Los viajes del capitán Cook (1768-1779)*, Barcelona, Ediciones Serbal, 1988, p. 257.

38 Martha Ortega Soto, *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México (1769-1846)*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa/Plaza y Valdés Editores, 2001, p. 174-185; Dení Trejo Barajas, « El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste », *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, n° 44, julio-diciembre 2006, p. 11-36.

Ces voyages furent relatés dans des journaux de navigation qui, en plus de raconter les traversées, décrivent les lieux fréquentés et présentent des propositions pour augmenter le nombre de voyages et développer les activités qu'ils impliquaient (tableau 4).

Tableau 4. Journaux de voyage des expéditions scientifiques ou commerciales non espagnoles dans le Pacifique

Nom	Journal	Année	Pays
John Byron*	<i>The Narrative of the Honourable John Byron</i>	1768	Angleterre
Louis-Antoine de Bougainville	<i>Voyage autour du monde</i>	1771	France
[divers voyages] John Hawkeswoeth	<i>An Account of the Voyages Undertaken by the Order of his present Majesty for Making Discoveries in the Southern Hemisphere... Years 1768, 1769, 1770 and 1771</i>	1771	Angleterre
Anónimo	<i>A Journal of a Voyage Round the World in His Majesty's Ship Endeavour</i>	1771	Angleterre
John Marra	<i>Journal of the Resolution's Voyage, in 1772, 1773, 1774 and 1775</i>	1775	Angleterre
John Pringle	<i>A Discourse upon some Late Improvements of the Means for Preserving the Health of Mariners.</i>	1776	Angleterre
George Forster	<i>A Voyage Round the World in his Britannic Majesty's Sloop, Resolution,</i>	1777	Angleterre
James Cook	<i>A Voyage Towards the South Pole, and Round the World</i>	1777	Angleterre
William Wales	<i>The Original Astronomical Observations, Made in the Course Voyage Towards the South Pole and Round the World</i>	1777	Angleterre
John Rickman	<i>Journal of Captain Cook's Last Voyage to the Pacific Ocean, on Discovery, Performed in the Years 1776, 1777, 1778, 1779</i>	1781	Angleterre
William Ellis	<i>An Authentic Narrative of a Voyage Performed by Captain Cook and Captain Clerke</i>	1782	Angleterre
John Ledyard	<i>A Journal of Captain Cook's last Voyage to the Pacific Ocean, and in Quest of a North-west Passage Between Asia & America</i>	1783	Angleterre
James Cook (t. I, II), James King (t. III)	<i>A Voyage to the Pacific Ocean, Undertaken, by the Command of His Majesty, for Making Discoveries in the Northern Hemisphere, to Determine Position and Extent of the West Side of North America; its Distance from Asia; and the Practicability of a Northern Passage to Europe</i>	1784	Angleterre
Nathaniel Portlock (et George Dixon)	<i>Voyage Round the World but More Particularly to the North West Coast of America</i>	1789	Angleterre
Jean-François de Galaup, comte de La Pérouse**	<i>Voyage de La Pérouse autour du monde, publié conformément au décret du 22 avril 1791 et regret par M.L.A. Milet</i>	1791	France
George Vancouver	<i>Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Round the World</i>	1798	Angleterre
James Colnett	<i>A Voyage to the South Atlantic and Round Cape Horn into the Pacific Ocean</i>	1798	Angleterre

*Récit d'un voyage antérieur à la seconde moitié du siècle.

**Voyage sans retour mais dont on fut régulièrement informé.

Après la guerre de Sept Ans et spécialement la prise de La Havane et de Manille par les Anglais en 1762, il apparut que le commerce maritime de la Nouvelle-Espagne pouvait être facilement coupé, si bien que surgirent des propositions et des ordonnances pour transformer la situation des ports de la vice-royauté. Dans ce cas précis, il y en avait eu dès la période antérieure pour développer les navigations vers le Pacifique. Par exemple, en 1742, le juriste et auditeur Matías de la Mota Padilla, dans son *Historia del Reino de la Nueva Galicia en la América Septentrional*, explique l'utilité qu'il y aurait à construire deux navires qui iraient et viendraient devant les littoraux de la Nouvelle-Espagne et les protégeraient : « ... ces galères serviraient aussi à contrôler les mers et à empêcher les nations étrangères d'y aller, comme on l'a vu, et quelques navires de Chine se sont livrés à la piraterie, mettant à sac certaines localités de Acaponeta et Centispac ; ils ont fait de l'eau et se sont ravitaillés sans rencontrer de résistance³⁹. »

166

Néanmoins, les vraies discussions pour développer les navigations hispaniques au large de la mer du Sud furent liées au souci de rouvrir le commerce maritime entre la Nouvelle-Espagne et le Pérou, commerce prohibé depuis le XVII^e siècle afin d'empêcher que les produits asiatiques fussent transférés d'Acapulco à Callao. On le voit, ces interdictions n'avaient pas empêché la contrebande et, surtout, les littoraux coloniaux avaient été abandonnés, avec peu de présence hispanique capable de faire face aux attaques ennemies, ce dont on se protégerait en autorisant à nouveau les navigations commerciales. C'est ce que montrèrent quelques discussions à l'époque, comme en 1768 au Conseil des Indes où l'on expliqua les bénéfices qui pourraient être tirés de la réouverture du commerce entre vice-royautés :

Qu'avec l'ouverture de ce commerce l'on réussisse à ce qu'il y ait suffisamment de navires en l'une et l'autre mer, et qu'ils repoussent par la fréquence de leurs navigations les pirates et les marchands étrangers qui infestent celles-ci, et qu'avec le soutien de ce commerce on peuple, couvre et défende les côtes de ces deux royaumes, et que communiquent par lettres les vassaux et parents de la couronne d'Espagne avec celle-ci, car pour l'instant par défaut de navires, ils sont privés de la correspondance réciproque naturellement désirable que pratiquent les gens pour leurs secours et conseils mutuels, et afin de pouvoir connaître l'état de leurs biens et de leurs héritages, dont sont dépossédés beaucoup des Espagnols qui sont aux Indes, et beaucoup de ceux qui viennent des Indes et qui se trouvent en Espagne, faute de connaître l'état de leurs biens, comme cela fut

39 Matías de la Mota Padilla, *Historia del Reino de Nueva Galicia en la América Septentrional (1742)*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad de Guadalajara, 1973, p. 85. Cette proposition fut en réalité reprise par Mota Padilla d'une autre faite antérieurement par le gouverneur de la Nouvelle-Galice le marquis del Castillo y Aysa.

considéré dans les pieuses lois établies à cette fin, et à la faveur de cette humaine correspondance qui s'ouvrira avec le commerce et ses navires, et ainsi s'éviteront ces inconvénients de telle importance qu'au siècle passé, ceux qui avaient pour tâche de les empêcher purent à peine les dissimuler⁴⁰...

Bien que furent prises une série de mesures pour aider les activités et les contacts maritimes, ce ne fut qu'en 1774 que reprirent les navigations commerciales entre la Nouvelle-Espagne, la Nouvelle-Grenade et le Pérou⁴¹.

D'un autre côté et malgré le fait que certaines des expéditions étrangères ne passaient pas directement par les côtes de Nouvelle-Espagne, celles-ci n'en furent pas moins affectées. Par exemple, savoir que les Russes s'avançaient dans ce septentrion américain mal délimité fut nécessaire pour que l'Espagne organisât ses propres expéditions, lesquelles permirent la fondation du département maritime de San Blas (1768). Cet établissement, sur le modèle de ceux créés au Ferrol, à Carthagène et à Cadix, avait pour fin de se transformer en une station militaire sous les ordres d'un commandant de marine chargé de monter des expéditions de reconnaissance dans le Nord-Ouest américain. Le résultat de ces traversées fut la fondation de nouveaux établissements en Haute-Californie, la restructuration de ceux déjà installés dans l'Ancienne Californie (surtout après l'expulsion des jésuites en 1767), les explorations et l'occupation du Nord-Ouest⁴².

On pourrait penser que depuis la guerre de Sept Ans la politique navale concernant les côtes de Nouvelle-Espagne devait être modifiée et pas seulement en prenant en considération la défense côtière mais qu'il serait nécessaire de

40 Archivo Histórico Nacional [désormais AHN], Códices, Legajo 760B, fol. 42-42 v.

41 Comme un élément de l'ouverture commerciale effectuée dans l'empire espagnol par les ports. Pour ceux américains, le processus commença en 1765 avec Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad et Margarita ; 1768 pour La Louisiane ; 1770 Yucatán et Campeche ; 1774 reprise du commerce entre la Nouvelle-Espagne et le Pérou ; 1776 Río de la Hacha et Santa Martha ; et 1779 pour tous les ports américains hormis Veracruz et ceux du Venezuela. Voir Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 232 ; Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano (1503-1847)*, México, Gráfica Panamericana, 1968, t. I, p. 105 ; John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, op. cit., p. 172.

42 Sur San Blas, voir : Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968, 2 tomes et Michael Thurman, *Naval Department of San Blas (1767 to 1798)*, Ann Arbor, University Microfilms International, 1979. Sur les expéditions espagnoles vers le Nord-Ouest américain, voir : Salvador Bernabeu, « El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas », dans Florentino Rodao (dir.), *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, p. 23-30 et Novo Belén Rivera et María Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, op. cit., p. 188-201. Sur les contacts commerciaux entre San Blas et les Philippines, voir Guadalupe Pinzón Ríos, « La inserción de San Blas en las navegaciones transpacíficas (1768-1789) », dans Cristina Barrón (dir.), *Urdaneta Novohispano. La inserción del mundo hispánico en Asia*, México, Universidad Iberoamericana, 2012, p. 253-279.

planifier l'occupation des littoraux et l'accroissement des navigations afin de protéger un espace maritime qui était déjà auparavant traversé davantage par les ennemis de l'Espagne et que la meilleure manière d'y remédier était justement de développer la navigation depuis la Nouvelle-Espagne même.

EN LUTTE POUR L'ESPACE MARITIME DE LA NOUVELLE-ESPAGNE

Les Anglais ayant accru leur présence devant les côtes du Pacifique, ils cherchèrent ensuite à investir les espaces laissés plus ou moins vacants par les Espagnols, comme les îles. Ainsi, à Juan Fernández, aux Galapagos, sur l'île de Cocos et les îles des Tres Marías en Nouvelle-Espagne, par exemple, ils s'en servirent pour se procurer de l'eau, du bois, de la viande de tortue. Ces îles étaient le lieu idéal pour attendre le galion de Manille. Woodes Rogers en vient à faire remarquer leur utilité :

168

Depuis le rocher blanc appelé Mexentelbo, 20 lieues au sud, il y a trois grandes îles du nom de María et une petite que l'on nomme l'île Basse, avec entre elles plusieurs petits rochers. Elles sont d'une faible hauteur et couvertes de bois. La plus occidentale est la plus grande ; entre ces îles et le continent, on dit qu'il y a un bon mouillage avec 8, 10, 12 et 14 brasses d'eau et un fond solide de bonne qualité. Ces îles ne sont pas habitées ; on dit d'elles qu'elles sont ordinairement une réserve de phoques et de tortues ainsi que différentes espèces de très bons poissons. Je ne sais si ces îles ont des sources, mais je suis prêt à penser que oui⁴³.

Néanmoins, entre la guerre de Sept Ans et les voyages de James Cook, dans toute la longueur du Pacifique, on fit un nouvel usage de l'espace maritime impliquant l'occupation et le développement des contacts entre les îles, comme les Sandwich ou Tahiti⁴⁴. On le voit avec les nouvelles propositions qui se font jour, comme celle du marchand John Meares qui fut un des premiers à envisager de relier le Nord-Ouest américain avec la Chine et de faire la traite des fourrures. Selon lui, les Anglais avaient besoin d'un établissement sur les côtes américaines pour leur servir de factorerie où acheter les fourrures et faire escale. C'est ainsi que l'attention se porta sur la baie de Nootka. Cela devint un problème pour les autorités espagnoles qui considéraient que les côtes du Nord-Ouest appartenaient à leur pays depuis le xvi^e siècle. Pourtant les Anglais alléguèrent, pour justifier leur présence, que Francis Drake, lui aussi au xvi^e siècle, était passé

43 Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World First to the South Seas thence to the East Indies and Homeward by the Cape of Good Hope* [1712], Amsterdam/New York, N. Israel/Da Capo Press, 1969, p. 90.

44 Sur les navigations vers les îles du Pacifique, voir Salvador Bernabeu, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 153-198.

par là et avait baptisé cette zone Nouvelle-Albion et firent en outre remarquer que les Espagnols n'occupaient pas ce territoire. De ce fait, les Anglais firent de nouvelles propositions pour y intensifier leur présence, certaines concernant la Nouvelle-Espagne. Ce fut le cas de James Colnett. En 1789, ce navigateur passa dans diverses parties du Pacifique, reconnaissant plusieurs îles, puis il se dirigea vers la baie de Nootka où il fut capturé par des officiers de marine venus de San Blas (Esteban Martínez), envoyé en Nouvelle-Espagne et, de là, en Europe. Cet évènement manqua de provoquer un conflit international que les négociations entre les deux monarchies parvinrent à éviter⁴⁵.

Vers 1798, le journal de navigation de Colnett, intitulé *A Voyage to the South Atlantic and Round the Pacific Ocean*, fut publié. Il mentionne plusieurs activités que les Anglais auraient pu effectuer dans les eaux de la Nouvelle-Espagne, telles que la pêche, notamment à la baleine, et mentionne que les îles auraient pu servir à faire escale, obtenir des produits frais et réparer. Voici, par exemple, ce que Cornett dit de l'île Socorro : « Il faut néanmoins reconnaître que Socorro est un excellent séjour pour un navire avec équipage scorbutique ou pour réparer si on croise contre les Espagnols devant les côtes mexicaines ou qu'on pêche la baleine⁴⁶. »

Colnett explique que les Anglais pourraient y passer et occuper ces îles que les Espagnols ont laissées vides et qu'ils n'envisagent pas de pourvoir d'établissements permanents. En revanche, il était mieux de ne pas s'établir dans les ports espagnols de manière générale. La raison en est simple :

Il y a non loin de là plusieurs ports dans lesquels j'aurais aimé entrer, particulièrement celui, fameux, de Guatalco, où Sir Francis Drake prit dans une maison un boisseau de pièces d'or en 1579 et où en 1587 Sir Thomas Cavendish s'assura de grandes richesses ; mais étant naturellement porté à croire que les circonstances évoquées ci-dessus n'auraient pas été oubliées par les gens du cru et le mauvais traitement qui me fut réservé à Nootka et San Blas étant encore frais dans ma mémoire, je jugeais plus prudent de renoncer, pour le moment, à toute idée d'aller à un des ports de la côte espagnole⁴⁷.

La présence anglaise croissante imposa d'intensifier la circulation des navires espagnols dans les espaces maritimes de la Nouvelle-Espagne. On favorisa pour cela des activités lucratives permettant de multiplier les établissements côtiers et

45 Sur la capture de Colnett, voir Novo Belén Rivera & Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, op. cit., p. 170-172.

46 James Colnett, *A Voyage to the South Atlantic and Round Cape Horn into the Pacific Ocean* [1798], Amsterdam/New York, N. Israel/Da Capo Press, 1968, p. 117.

47 *Ibid.*, p. 84.

les navigations. Un moyen d'y arriver était de les relier à des fins commerciales, ce qui dégagerait des bénéfices pour les habitants des vice-royautés, par des investissements et par l'augmentation du nombre d'actifs dans les professions maritimes. Il y avait déjà eu par le passé des suggestions en ce sens. L'une d'elles consistait à faire de San Blas un port de commerce, puisqu'il se trouvait sur la route du galion de Manille; en outre, les navires de ce département maritime avaient été utilisés pour acheminer la correspondance aux autorités insulaires, et certains galions y faisaient escale pour réparation avant de poursuivre jusqu'à Acapulco. Après diverses discussions, San Blas fut autorisé à servir de port de commerce, ce qui aida les contacts par voie de mer, tant avec les Philippines qu'avec les établissements du Nord-Ouest⁴⁸.

170

Il y eut aussi des propositions en vue de développer les navigations avec le Pérou. Depuis la réouverture du commerce entre les vice-royautés (1774), les marchandises péruviennes furent autorisées en Nouvelle-Espagne, reçues à Acapulco puis réexportées vers le Nord-Ouest. Néanmoins, puisqu'il n'y avait à Acapulco aucun navire pour effectuer le transport, on proposa que les navires péruviens aillent directement à San Blas puis qu'ils revinssent avec des cargaisons californiennes, en faisant escale à Acapulco. Lors de ces discussions, le *visitador* du Pérou Antonio de Areche (1779) expliqua que sa proposition apporterait des bénéfices aux deux vice-royautés, accroîtrait la présence espagnole dans la mer du Sud et améliorerait les communications entre les vice-royautés, aidant l'une et l'autre :

Le Pérou recevrait de cette résolution un bénéfice incomparable, ses navires ayant une nouvelle façon de voir leur nombre augmenter et de se rendre utiles, ses produits, vins, eaux-de-vie et fruits un nouveau débouché avantageux; la mer du Sud, le long des côtes de ce royaume, ses routes maritimes plus fréquentées et connues, les Amériques intimement liées par leurs intérêts et leurs transactions pouvant s'entraider et se servir mutuellement⁴⁹.

Même si la proposition d'Areche ne fut pas acceptée immédiatement, vers 1789 ordre fut donné d'ouvrir au commerce tous les ports, grands et petits, des territoires hispaniques, ce qui rendit réalisables les relations commerciales envisagées.

Il devint nécessaire d'apprendre à traiter ce problème surtout en temps de paix, lorsque rien ne justifiait de se montrer agressif. Néanmoins, les

48 Dení Trejo Barajas, « El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste », art. cit., p. 11-36; Guadalupe Pinzón Ríos, « La inserción de San Blas en las navegaciones transpacíficas (1768-1789) », art. cit., p. 253-279.

49 AGNM, Indiferente de Guerra, vol. 532-A, fol. 5.

navigations directes du Pérou à San Blas ne démarrèrent qu'en 1792 pour ne faire qu'augmenter par la suite⁵⁰.

La présence hispanique dans le Pacifique de la Nouvelle-Espagne s'était accrue, notamment depuis la création de San Blas. Cela créa pourtant des tensions, particulièrement avec les navigateurs anglais toujours plus actifs dans le Nord-Ouest américain. Il était nécessaire d'apprendre à traiter ce problème, surtout en période de paix, lorsque rien ne justifiait les agressions contre des navires étrangers, mais au contraire, il fallait accepter leur présence à proximité des eaux coloniales. On le voit par exemple avec la « convention entre Sa Majesté Britannique et le roi d'Espagne », signée en 1790 après la capture de Colnett et les efforts pour éviter la guerre entre les deux puissances :

Article III. Et de manière à renforcer les liens de l'amitié et à préserver à l'avenir une parfaite harmonie et bonne intelligence entre les deux parties contractantes, il est décidé que leurs sujets respectifs ne doivent être ni dérangés ni molestés, que ce soit en navigant ou exploitant leurs pêcheries dans l'océan Pacifique ou dans les mers du Sud, ou en allant à la côte de ces mers, dans des endroits qui ne sont pas déjà occupés, dans le but d'y faire commerce avec des natifs du lieu, ou en y faisant des établissements⁵¹.

Il est manifeste, à la lecture de ce traité, qu'il n'est rien demandé de plus aux autorités espagnoles que d'accepter la présence anglaise pour pratiquer des activités de pêche ou de trafic de marchandises, bien qu'il soit spécifié que cela ne pouvait se faire que dans des zones inoccupées par l'Espagne. Quant aux autorités anglaises, elles étaient d'accord pour respecter les espaces maritimes des colonies espagnoles, comme l'indique un autre article du même traité :

Article IV. Sa Majesté Britannique s'engage à prendre les mesures les plus efficaces pour empêcher que les navigations et les pêches de Ses sujets dans l'océan Pacifique ou les mers du Sud soient prétexte à commerce illicite à cet égard, il est en outre expressément stipulé que les sujets britanniques ne doivent ni naviguer ni exploiter des pêcheries dans lesdites mers, dans l'espace des lieues de mer de part et d'autre de la côte déjà occupée par l'Espagne⁵².

Finalement, vers la fin du XVIII^e siècle, les Anglais réussirent à s'établir dans la baie de Nootka. On tenta de convenir d'une ligne frontière entre Espagne et Angleterre et de s'accorder avec celle-ci pour que les sujets anglais ne fussent

50 Dení Trejo Barajas, « El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste », art. cit., p. 11-36.

51 John Carter Brown Library [désormais JCBL], DB/G7895 1790 1. « Convention Between His Britannick Majesty and the King of Spain ».

52 *Ibid.*

pas molestés et qu'en retour ils promissent de ne pas faire de commerce avec les territoires déjà occupés par les Espagnols⁵³. Néanmoins, l'interaction entre les navires des deux royaumes se poursuit et même s'intensifia jusqu'au siècle suivant.

Les avancées anglaises ont fait partie d'un vaste processus faisant passer de navigations sporadiques à une projection visant à l'occupation. Cette situation fit que les côtes de Nouvelle-Espagne demeurèrent immergées dans ces transformations maritimes, cartographiques et commerciales, d'autant plus que celle-ci se vit contrainte de modifier les navigations ordinairement pratiquées et même d'accroître ses activités navales afin de protéger son espace maritime. Le Pacifique de la Nouvelle-Espagne se transforma peu à peu au cours du XVIII^e siècle puisque d'espace peu fréquenté il devint une zone de conflits. L'Angleterre y réorienta ses intérêts maritimes et l'Espagne modifia sa projection dans ces eaux afin de protéger des espaces qu'elle considérait comme les siens et la manière d'y arriver fut d'intensifier sa présence en multipliant les navigations depuis la Nouvelle-Espagne. On peut dire que la présence ennemie dans le Pacifique nous permet de connaître certains des changements mis en œuvre sur les côtes comme dans les espaces maritimes de la Nouvelle-Espagne, mais surtout de comprendre les raisons qui en furent les causes et eurent en outre des conséquences dans la vice-royauté.

172

Traduit de l'espagnol par Olivier Chaline

53 Manuel Lucena Girardo et Juan Pimentel Igea, *Los « Axiomas políticos sobre la América » de Alejandro Malaspina*, Aranjuez, Sociedad Quinto Centenario/Ediciones Doce Calles, 1991, p. 104-105 ; Salvador Bernabeu, « El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas », art. cit., p. 24 ; John Lynch, *El siglo XVIII, op. cit.*, p. 349-350.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
 - 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*