Galia et Guy Burgel (dir.), Carthagène – Veracruz : villes-ports dans la mondialisation, “ Villes en parallèle ”, n°47-48, 494 p.

Eloïse Libourel

▶ **To cite this version:**

Eloïse Libourel. Galia et Guy Burgel (dir.), Carthagène – Veracruz : villes-ports dans la mondialisation, “ Villes en parallèle ”, n°47-48, 494 p.. 2016. hal-01433137

HAL Id: hal-01433137
https://enpc.hal.science/hal-01433137

Submitted on 12 Jan 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Galia et Guy Burgel (dir.), *Carthagène – Veracruz : villes-ports dans la mondialisation,* « Villes en parallèle », n°47-48, 494 p.

La littérature sur le Bassin des Caraïbes est abondante, en particulier en espagnol, que ce soit du point de vue historique ou du point de vue de l'étude des sociétés caribéennes et de l'organisation de leurs territoires. Parallèlement, la littérature sur les villes portuaires abonde en géographie, s'intéressant pour l'essentiel aux grands points d'appuis contemporains de la mondialisation ou aux anciennes villes portuaires en reconversion dans les pays du Nord. Le numéro spécial de *Villes en parallèle* consacré à Carthagène et à Veracruz s'inscrit donc à l'intersection de ces deux champs de recherche, portant l'attention sur un point particulier – le rapport des villes à leur port – peu souvent évoqué dans le contexte géographique des Caraïbes.

Carthagène et Veracruz : faire le lien entre local et global

Le double numéro de *Villes en parallèle* consacré à Carthagène et à Veracruz s'articule autour du lien entre le local – auquel les articles majoritairement consacrés à l'étude des villes elles-mêmes accordent une place déterminante – et le global – qui est toujours présent en toile de fond à travers les différentes périodes de la mondialisation, le rôle commercial des ports et les influences culturelles.

Cette problématique générale de l'ouvrage se décline autour de quatre grands thèmes. Il s'agit tout d'abord d'un double paradoxe : l'existence d'une « Méditerranée des Amériques », centralité historique et cohérente, pourtant cloisonnée en deux bassins fermés sur eux-mêmes, de part et d'autre du Yucatán, et chacun gouverné par l'une des villes étudiées d'une part ; la zone de rencontre primordiale qu'est le Bassin des Caraïbes depuis les Grandes Découvertes, pourtant devenu un angle-mort de la mondialisation contemporaine d'autre part. Ce double paradoxe est celui qui guide la réflexion de l'ensemble des articles.

Par ailleurs, les Caraïbes sont posées d'emblée comme une zone de contact entre l'Amérique et l'Europe, donc comme un creuset d'échanges et d'influences réciproques, par le truchement de ses deux grands ports-interfaces : Carthagène et Veracruz.

Corollairement, les Caraïbes sont considérées comme un espace marqué par de grandes permanences qui s'expriment non pas dans une immobilité historique mais dans des restructurations successives autour du triangle borné par Carthagène, Veracruz et La Havane. Cependant, cette dernière ville est écartée du contenu de l'ouvrage.

Enfin, l'articulation local-global se joue autour de deux pôles : d'une part, une dimension très locale centrée sur l'analyse des formes d'urbanisation et sur les questions de restructurations portuaires ; d'autre part, une dimension universelle s'intéressant à la mondialisation et à l'influence de ses phases successives (des Grandes Découvertes à nos jours), ainsi qu'à la dimension culturelle et patrimoniale des villes-ports étudiées.

Une perspective géo-historique

L'ouvrage comprend des articles en français et en espagnol, la quasi-totalité d'entre eux étant en réalité écrits en espagnol. Ils sont systématiquement suivis d'une version résumée traduite assez efficace, si bien que l'ouvrage apparaît comme bilingue. Il est par ailleurs richement illustré : en début de numéro, un recueil de cartes en couleur et de quelques tableaux statistiques permettent de donner corps aux deux villes étudiées et servent de référentiel pour le lecteur peu familier de ces espaces tout au long de la lecture. Le volume est également doté d'une iconographie en noir et blanc constituée d'intéressantes photographies et gravures saupoudrant le texte.

Dans son ensemble, le numéro se divise en trois grandes parties correspondant à trois approches différentes du sujet. La première partie, intitulée « La ville-port dans le bassin caraïbe, perspectives historiques », offre en réalité une perspective historique contemporaine sur les deux villes, partant du XXI^{e} siècle pour remonter au XIX^{e}. Elle se compose de quatre articles, parmi lesquels l'unique étude réellement comparative des deux villes, deux articles consacrés à Carthagène et un à Veracruz. La deuxième partie, intitulée « Regards urbains », est inscrite dans le temps long, remontant cette fois au XVI^{e} siècle et à la période coloniale comme élément fort de l'urbanisme des deux villes. Elle est composée de sept articles (quatre sur Carthagène et trois sur Veracruz). Enfin, la troisième partie, « Conservation du patrimoine et développement urbain. Architecture et modernité » se place dans une perspective architecturale et patrimoniale. Beaucoup plus hétéroclite que les précédentes, elle s'intéresse aux marques

des différentes étapes du développement urbain dans les deux villes en termes d'identité. Composée de six articles, elle est surtout consacrée à Veracruz comme ville de la modernité (quatre articles contre deux seulement sur Carthagène).

Par ailleurs, l'ouvrage contient deux entretiens, présentés dans la première partie, mais qui ont essentiellement une vocation contextualisante. Guy Burgel, également directeur de l'ouvrage, pose le paradoxe de la ville située hors du débat politique alors qu'elle est un objet omniprésent et incontournable en Amérique du Sud, tant du point de vue de la géographie que de la société ou de l'économie. Il pose également comme hypothèse résumant l'ouvrage le parallèle entre un imaginaire de la ville, servi par l'exubérance et la rapidité d'un certain idéalisme urbain, et l'histoire urbaine, marquée par la grande plasticité de la ville. Dans un second entretien, Marcel Roncayolo propose un cadre d'analyse des villes étudiées en termes de patrimoine et de relation entre urbanisme et architecture. Les héritages urbains et la place importante de la mer en ville sont à mettre en rapport avec les liens commerciaux et les relations entre deux aires culturelles qui se nouent à Carthagène et à Veracruz.

Trois approches de Carthagène et de Veracruz

Une histoire contemporaine des villes-ports du bassin caraïbe

La première partie du volume prend la ville-port comme objet d'étude, et la vision historique comme angle d'attaque revendiqué. Toutefois, l'approche est ici celle de l'histoire urbaine contemporaine, remontant seulement au XIX^e^ siècle, et donnant essentiellement à voir les clés de lecture des villes telles qu'elles sont aujourd'hui. En ce sens, l'article comparatif de Mónica Cejudo, « Le système de fortifications des Caraïbes. Carthagène et Veracruz, deux villes, une même origine » témoigne du palimpseste constitutif de la ville caribéenne d'aujourd'hui, en construisant son analyse de la ville forte au patrimoine de l'UNESCO, montrant l'évolution du modèle espagnol dans l'espace (adaptation au terrain) et dans le temps (adaptation aux mutations des enjeux de défense).

Les articles de Pedro Conrado Sonderéguer et de Silvia Arango, consacrés respectivement à Carthagène au XXI^e^ et au XIX^e^ siècle, dialoguent en montrant les mutations de la ville entre ces deux périodes, depuis les transformations qui ont fait de Carthagène une ville dense dotée d'infrastructures modernes, jusqu'à la croissance urbaine ancrée dans la mondialisation du XXI^e^ siècle, le port conservant une place centrale dans le pilotage du développement urbain, au détriment du patrimoine architectural. L'article de José Ronzón consacré au port de Veracruz à la fin du XIX^e^ siècle relève le même phénomène de centralité du port dans un projet de modernité urbaine. Le port apparaît donc comme la matrice du développement des villes caribéennes et comme le centre de gravité par rapport auquel se structurent les infrastructures et les projets urbains.

Identités et fonctions de la ville dans les Caraïbes

La deuxième partie du volume est consacrée à la question des regards sur la ville comme lieu et de la valeur accordée à cette ville par ceux qui la fréquentent de manière ponctuelle ou pérenne. La question qui traverse et structure cette partie est celle de la partialité de la perception de Carthagène et de Veracruz, c'est-à-dire de la sélectivité – et de l'orientation – plus ou moins voulue du regard. La description que les voyageurs européens et mexicains firent de Veracruz fait l'objet d'un article de María Margarita Segarra Lagunes : le croisement de ces regards témoigne d'une perception souvent partielle mettant l'accent sur les aspects pittoresques, puis à partir du XIX^e^ siècle, sur une image plus positive avec la modernisation du port et l'adoption d'une organisation fonctionnelle.

Au-delà du travail d'archives qu'il représente, ce premier article pose les bases théoriques de l'ensemble de la partie, articulée autour des questions de fonctions et d'identité des deux villes, ces deux questions apparaissant intimement liées. En effet, la lecture des articles de Fernando Winfield (« Les paysans d'origine française à Jicaltepec et San Rafael »), de Manuel Sánchez de Carmona (« La trame urbaine de la ville de Veracruz ») et de Beatriz García Moreno (« Carthagène des Indes, ville de contrastes et de paradoxes ») fait apparaître la mutation, commune aux deux villes, des fonctions structurantes, depuis l'agriculture d'exportation, jusqu'au tourisme, en passant par les différentes formes de commerce, montrant que les deux villes ont connu une adaptation de leur site et de leur trame à une vocation commerciale dominante, ce qui se traduit par un certain ordonnancement des centres,

aujourd'hui conservé (comme en témoigne le classement du centre de Carthagène par l'UNESCO), contrastant avec des secteurs pauvres et parfois informels à la périphérie.

La diversité des trames urbaines se manifeste également dans celle des identités culturelles issues du croisement des influences culturelles africaines et indiennes d'une part (comme l'évoquent les articles d'Oscar Castillo et de Julio de la Hoz), et espagnoles d'autre part (comme le montre Fidel Leottau à propos de la tradition de la *décima*). Ces trois articles montrent comment la culture urbaine caribéenne, construire *ex post* par les maisons de disque et les opérateurs touristiques, prend racine dans l'histoire de la colonisation et du commerce triangulaire.

Carthagène et Veracruz, entre conservation et développement

La troisième partie est consacrée aux architectures comparées des deux villes, avec un intérêt concentré tout particulièrement sur Veracruz en matière d'architecture et urbanisme, le débat sur Carthagène étant plutôt associé à des questions d'environnement et de patrimoine.

Veracruz est évoquée à la fois à travers l'histoire de son architecture, évoquée précisément par Fernando Winfield dans un article intitulé « Bâtiments du XX^{e} siècle à Veracruz », ainsi qu'à travers les portraits d'architectes influents comme Contreras et Sánchez dressés respectivement par Alejandrina Escudero et par Louise Noelle, cette dernière soulignant en particulier l'influence des architectes espagnols dans la ville. Le port est, dans l'ensemble de ces articles, le point central faisant le lien entre les grands travaux urbains et l'insertion dans les grandes routes commerciales, ce qui fait de Veracruz une ville résolument empreinte de modernité, parmi les premières à posséder un front de mer et dans le même temps dotée d'une vision stratégique de sa position à l'écart du principal axe de navigation nord-sud qui la conduit à engager de grands travaux pour améliorer la connectivité de son port à son arrière-pays.

Carthagène offre en revanche un profil très différent, tiraillé entre deux problématiques antagoniques : la conservation du centre-ville dont les étapes sont décrites par Ramón Gutiérrez dans le compte-rendu qu'il fait d'un rapport de l'UNESCO d'une part, et la protection nécessaire d'un environnement menacé par les activités portuaires, productives et touristiques, problème exposé dans l'article « Carthagène et son environnement » de Rafael Vergara, d'autre part.

Il ressort donc que l'on a affaire à deux villes très différentes malgré leurs points communs. Veracruz apparaît dans les articles comme une vitrine architecturale en mouvement permanent avec ses projets urbains successifs tandis que Carthagène souffre d'une dichotomie entre un centre-ville patrimonialisé relativement figé et une périphérie urbaine anarchique à l'extérieur des remparts.

Conclusion : une double histoire urbaine

Le numéro double de *Villes en parallèle* consacré à Carthagène et Veracruz regroupe dix-sept articles et deux entretiens qui donnent un panorama très intéressant de la recherche sur ces villes. L'éclectisme du recueil n'est en rien un handicap dans la mesure où le groupement des textes se fait avec une certaine efficacité et prend garde à conserver et à mettre en scène le parallèle entre les deux villes malgré une quasi-absence d'articles comparatifs.

Sur le plan formel, le lecteur francophone peut être surpris du bilinguisme de façade de l'ouvrage, dans la mesure où l'intégralité des articles scientifiques est en espagnol et où les traductions résumées, certes très bien faites, ne permettent pas d'appréhender toute la complexité des recherches exposées.

Enfin sur le plan du contenu, le lecteur reste un peu sur sa faim en ce qui concerne les comparaisons qui, si elles ne sont pas faites dans les articles, pourraient être plus systématiquement mises en œuvre par la confrontation d'études de cas sur le même thème (l'architecture ou les problématiques environnementales par exemple).

Eloïse Libourel
Laboratoire Ville Mobilité Transport (UPEM/ENPC/IFSTTAR)
eloise.libourel@normalesup.org