

VOYAGE D'ETUDE 2022 EN ESPAGNE : L'ARSENAL ET LE PORT MILITAIRE DE CARTHAGENE ET SES FORTIFICATIONS CÔTIÈRES

Du mercredi 5 octobre au dimanche 9 octobre 2022

Après de nombreuses difficultés liées à la désorganisation des infrastructures d'hébergement et de logistique touristique, des problèmes rencontrés par les compagnies aériennes et du taux d'inflation qui a rendu très difficile l'établissement des prix, nous e vous adressons ci-après le programme et joignons la fiche d'inscription (F.I.) de notre voyage à Carthagène, troisième et dernier port de guerre espagnol que nous n'avions pas encore visité.

Nous avons pu prendre une option sur **6 chambres doubles et sur 20 chambres simples avec demi-pension** pour les quatre nuits. Elle devra être précisée ou levée le **18 Août** et à cette date, des arrhes de 30% devront être versées à l'hôtel qui nous héberge. Par suite, il est impératif que vous nous fassiez connaître au plus tard pour midi à cette date, votre inscription ferme, accompagnée du virement du montant précisé dans la F.I.

Le choix du mode de transport pour rejoindre Carthagène est à votre charge, mais pour profiter au maximum des très nombreux sites à visiter à Carthagène et dans ses environs (batteries côtières) il convient de rejoindre l'Hôtel pour 14H00, le mercredi 5 octobre. Pour ce faire, il est recommandé pour ceux qui viennent en avion de prendre le 5 octobre, un **vol de matinée** pour l'aéroport international d'Alicante, bien relié à Paris (Charles de Gaulle-CDG et Orly-ORY) et encore à cette date à plusieurs villes européennes. De même, il est recommandé de prendre **le dimanche 9 octobre** un vol de fin d'après-midi ou de soirée depuis Alicante.

A titre informatif, il y a le mercredi 5 octobre au départ de PARIS CDG à 9H30 un vol VUELING arrivant à Alicante à 11H40 (Prix A/R OPPODO 155 €) avec un retour d'Alicante sur Paris CDG le dimanche 9 octobre à 18H40 arrivée 21H00. En fonction des informations sur vos vols et aéroport d'arrivée nous pouvons organiser une seule liaison dédiée par bus entre l'aéroport d'Alicante et l'Hôtel.

Les repas du soir seront pris à l'hôtel, les déjeuner dans des restaurants à proximité des sites visités. Les visites guidées de l' Arsenal, de la base navale et des musées militaires et maritimes seront organisées par M. José Antonio Martino LOPEZ, Professeur à l'Université de Carthagène.

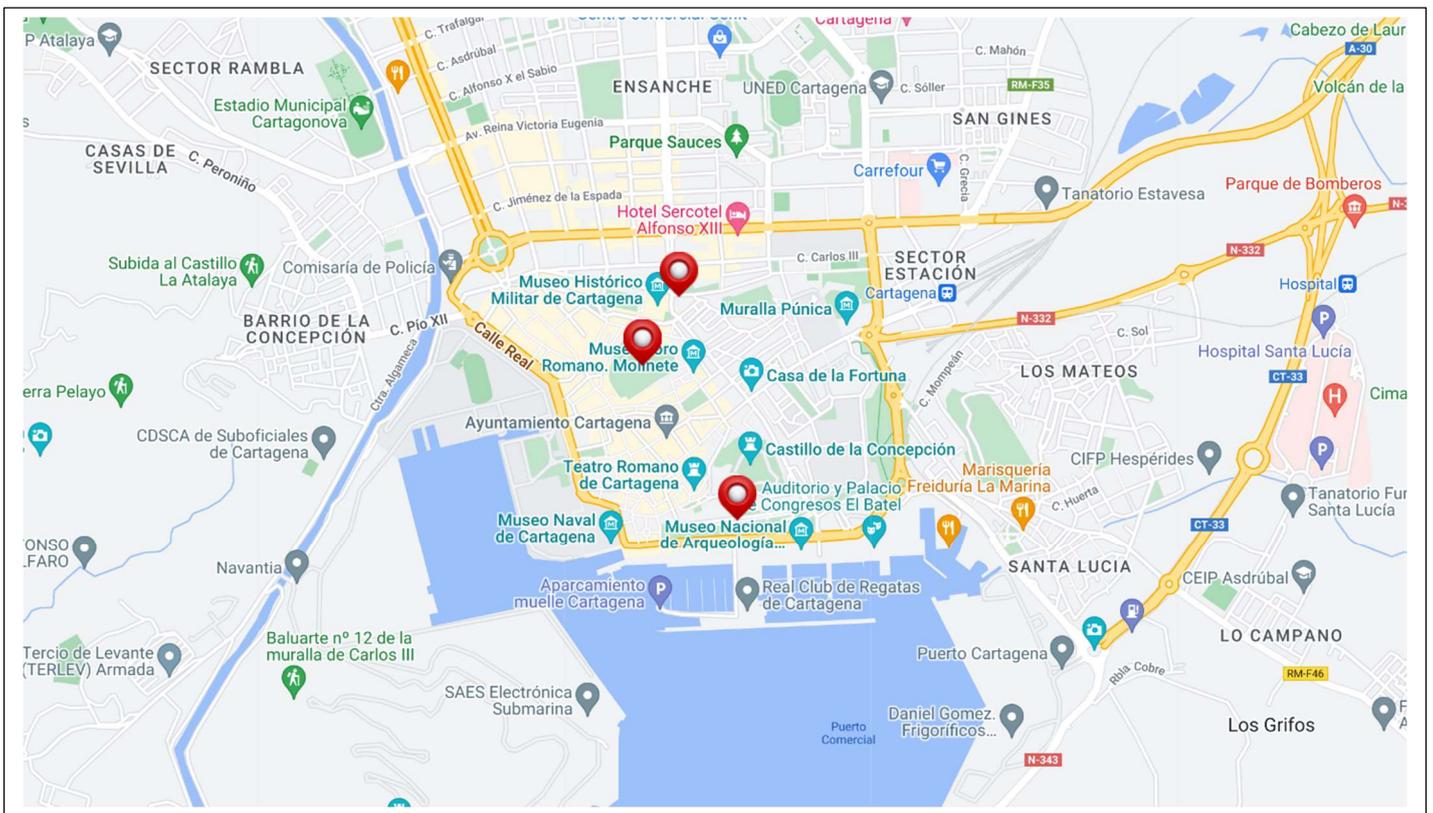
Notre **programme indicatif** est joint pourra dans les semaines qui viennent être modifié, en fonction des horaires et dates de fermeture des sites prévus :



Mercredi 5 Octobre 2022. Après-midi

Rendez vous au Sercotel Carlos III à 14 heures (ci-après carte de localisation).

Visite du port de Carthagène en bateau jusqu'au fort de la Navidad Centre d'interprétation de l'architecture défensive de Carthagène et de la Méditerranée. En soirée visite à pied des vestiges des enceintes urbaines de Carthagène et du fort de Despanaperos. Au cours de la domination arabe, Carthagène connut un nouveau développement avec la construction d'une mosquée et d'une citadelle fortifiée sur l'actuel mont de la Conception. La ville est connue à l'époque sous le nom de *Qartayannat al-Halfa*. La ville sera reconquise en 1425 par le future roi Alphonse X de Castille.



Plan d'accès à notre hôtel, point de rendez vous du groupe

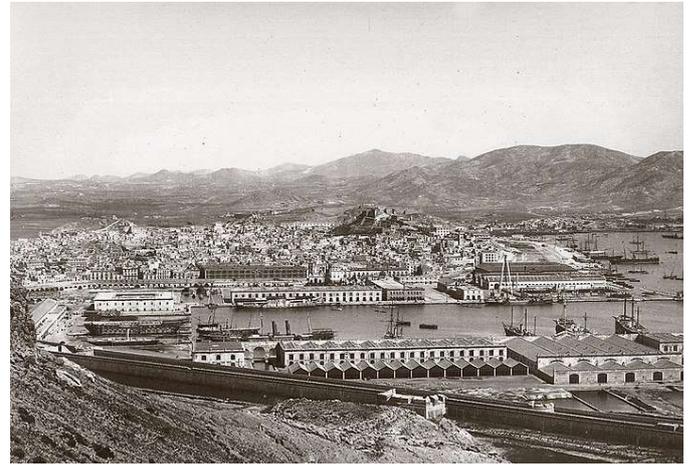
À partir des règnes de Charles Quint et de Philippe II d'Espagne, le rôle militaire et défensif de Carthagène est considérablement développé, que ce soit au niveau de la flotte royale ou comme enclave militaire avec le renforcement des murailles et la construction de quelques fortifications côtières, tels que le *Fuerte de Navidad*. Le port de Carthagène est devenu la principale base militaire dans la politique méditerranéenne des rois d'Espagne pour ses possessions en Italie et dans la contestation du pouvoir ottoman et barbaresque. L'espace urbain fut considérablement agrandi sous Charles III d'Espagne avec la construction d'une nouvelle muraille qui multiplia la surface comprise pour la ville et la construction de nouveaux bâtiments à caractère militaire comme l'Arsenal, la Capitainerie Générale, le *parque de artilleria*, l'École de la Marine ou l'Hôpital de la Marine (aujourd'hui le siège de l'Université Polytechnique de Carthagène). Plusieurs forts dont le fort de Despanaperos, et batteries des XVIII^e et XIX^e siècles entourent la ville.



A gauche, le port de Carthagène au centre, le fort de la Navidad, centre d'interprétation de l'architecture défensive de Carthagène, à droite, l'enceinte urbaine de Charles III

Jeudi 6 Octobre

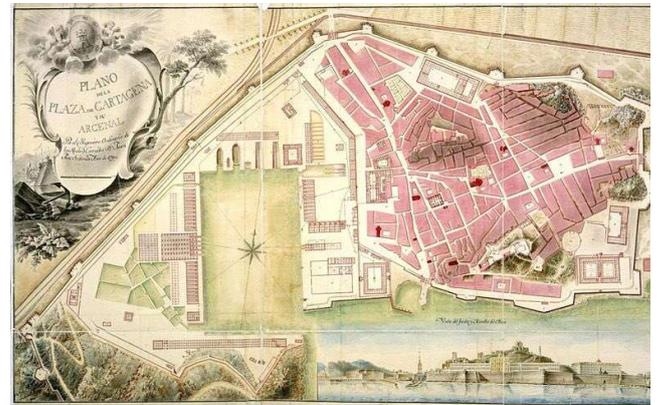
Visite de l'Arsenal et de la base navale de Carthagène



L'entrée de l'Arsenal, La darse de l'Arsenal en 1900 © "Nuestro pasado fotográfico: Cartagena inolvidable" (2004), de María Manzanera.

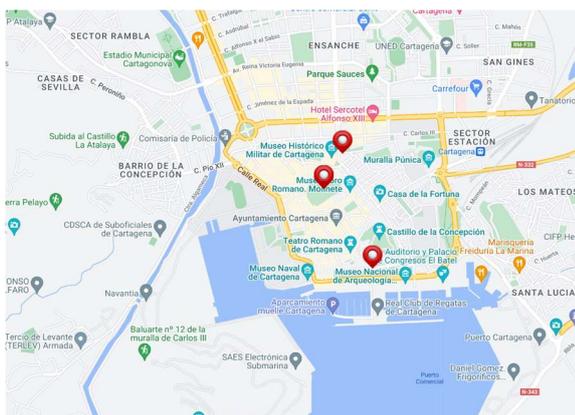
La construction de l'arsenal a commencé à la fin de 1731 et s'est achevée en 1782, sous le règne de Charles III. Le coût final s'est élevé à 112 millions de reales. La base navale de Carthagène était un complexe industriel majeur au 18ème siècle, avec des chantiers navals et des ateliers, réalisant la menuiserie, le gréement et la forge, ainsi que des ateliers d'artisanat et de beaux-arts pour produire des ornements et des décorations de navires. Dans la seconde moitié du 18ème siècle, 21 navires, 17 frégates et plus de cinquante bricks, xebecs, hulks, galères, etc. y ont été construits, ainsi qu'un grand nombre de petits navires. L'Arsenal employait plusieurs milliers de personnes dans la construction et l'entretien des unités de la marine espagnole. La base navale a été agrandie sous le règne d'Isabelle II en 1849. En 1889, l'électricité a été introduite dans l'arsenal. En 1918, les cales sèches construites par Feringán ont été développées comme des quais sous-marins, rôle dans lequel ils servent encore.

Visite du musée naval



Le musée naval de Carthagène

et des musées militaires et de la Guerre civile et ouvrages défensifs les plus anciens de Carthagène (Château de los Moros, Castillo de la Concepción).

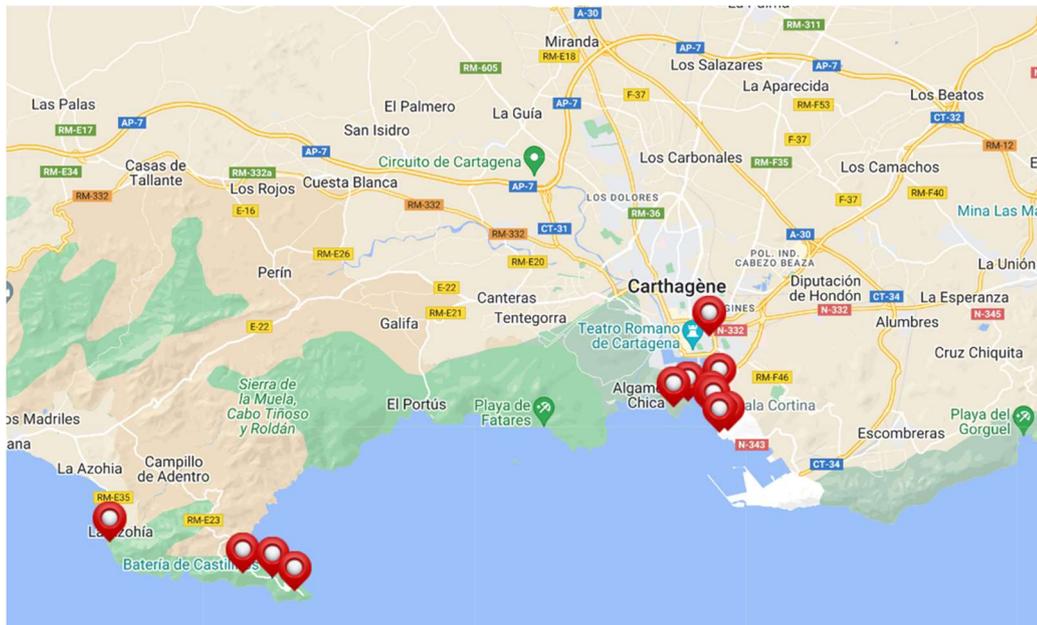




Les anciens forts défensifs de Carthagène

Vendredi 7 octobre

Matinée : Circuit de visite en bus des ouvrages de défense à l'Ouest de Carthagène



Départ pour les batteries de côtes de Castillitos (à 257 m d'altitude, bien que d'apparence médiévale, cette position est équipée de 2 Canons Vickers de 381m/m, sa construction à eu lieu de 1933 à 1936, dans le cadre du Plan de Primo de Rivera (Plan de Défense de 1926). Les munitions et les projectiles, étaient acheminées jusqu'au canons grâce à un petit réseau ferroviaire. La batterie militaire Castillitos était redoutable et elle fut une enclave très importante pendant la guerre civile.



Batterie Vickers de Castillitos et Batterie de Jorel

La vue de ces deux canons, ont fait dans le vrai sens du terme, fuir des navires. D'autres, un peu plus belliqueux, on battus en retraite lorsque l'un des canons à tiré en leur direction ! Elle fut mise hors service en 1994 !) et de Jorel (2 canon Vickers de 152mm construits à 218 m d'altitude entre 1931 et 1932 dans le cadre du plan de défense de Primo de Rivera La batterie militaire el Jorel est située au même point du cap Tiñoso, à 218 mètres d'altitude, et est une batterie complémentaire à celle de Castellitos puisqu'elle en est une extension. On l'appelait « Jorel » car au même endroit où se trouvait la batterie, les pêcheurs de la région avaient leurs références pour la pêche du « chinchard ». Comme la batterie Castellitos, il a été construit dans le cadre du plan de défense des bases navales Primo de Rivera de 1926. Les travaux ont commencé en 1929 et entre 1931 et 1932, quatre pièces Vickers de 15.24 ont été installées, dont trois restent dans leurs sièges d'origine tandis que la quatrième a été démontée pour être exposée au Musée de l'Artillerie de Carthagène. En mai 1933, les travaux sont achevés avec l'esplanade et la réception définitive. Pendant la guerre civile, sa participation à la défense de la baie de Carthagène et de son arsenal militaire était active, son potentiel d'armes étant complémentaire à celui installé dans les batteries de Castellitos et d'Atalayón avec ce qu'ils créaient un rideau de feu pratiquement infranchissable. En 1945, il a reçu le nom officiel de batterie C-2. Les derniers coups de feu tirés par cette unité ont été tirés le 10 mars 1992, sous le commandement du capitaine D. Francisco Arteaga Esparcia, sur la cible de la gare avec la collaboration du remorqueur Cartagena de la Marine. En 1994, il a été mis hors service en raison de la mise en œuvre du Plan Nord, destiné à la modernisation et à la rationalisation des ressources des forces armées, bien qu'il soit toujours armé de trois pièces de 15,24 Vickers) à l'ouest de Carthagène, visite de la tour carrée Santa Hélène (XVIème) d'Azohia,



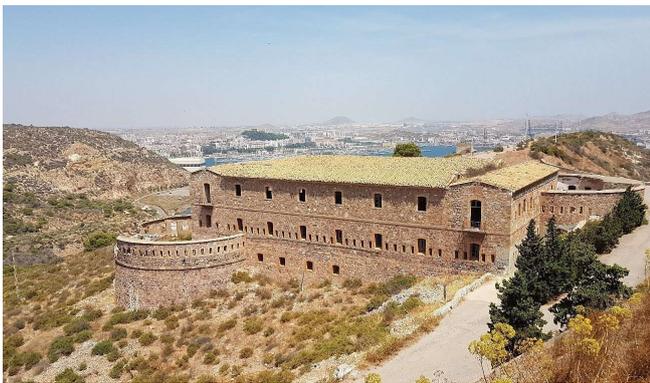
La tour Santa Helena

Déjeuner puis retour par les ouvrages défensifs ouest de l'entrée du port de Carthagène (Château de Galeras (fuerte de Galeras) Au milieu du XVIe siècle, l'expert militaire et polytechnique italien Vespasiano I Gonzaga a envisagé de lui transférer toute la ville de Carthagène, considérant l'emplacement d'origine indéfendable face aux innovations en matière d'armes à feu, bien qu'il ait finalement abandonné cette pensée.



Au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, la construction du fort fut entreprise sous la direction de l'ingénieur militaire ragusien Mateo Vodopich, qui suivit les plans et acheva en 1777 les travaux déjà commencés par Pedro Martín-Paredes Cermeño de Melilla. Ces travaux, ainsi que celles réalisées dans le passé à l'Arsenal, ont été encadrées dans le cadre du processus d'amélioration des structures militaires à Carthagène pendant le règne de Carlos III, et qui ont été motivés par la nomination en 1726 de la ville comme capitale du Département Maritime de la Méditerranée. Le but du château de Galeras dans le cadre de ce programme militaire était de protéger les chantiers navals, en coordination avec le château voisin d'Atalaya.

Puis visite de la Batterie de Fajardo à 80m d'altitude de forme rectangulaire avec deux caponnières occupe une position stratégique, de loin, on voit voir parfaitement les anciennes batteries militaires San Leandro, San Isidoro, Santa Florentina, Santa Ana et Trincabotijas et au sommet de toutes ces batteries se trouve le château de San Julián et la batterie du général Ordóñez. ,

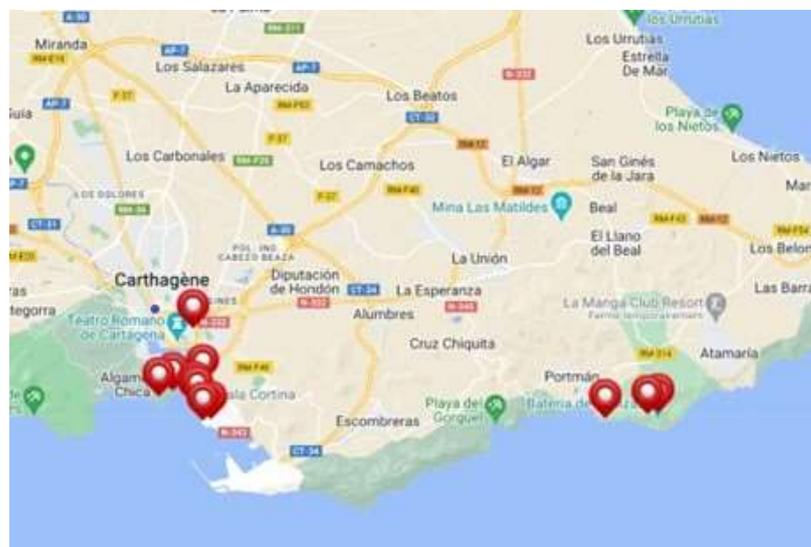


La Batterie de Fajardo et, à droite le fort d'Atalaya

Fort de Atalaya à 242 m d'altitude dont le site était déjà utilisée comme poste de guet par la ville de Carthagène depuis le Moyen Âge. D'où le nom 'Atalaya', qui signifie 'poste de surveillance' en arabe. Le fort d'Atalaya est un fort trapézoïdal qui a été construit entre 1766 et 1777 par l'ingénieur militaire croate Mateo Wodopich. Il a été conçu par l'ingénieur militaire Pedro Martín-Paredes Cermeño dans le style du néoclassicisme éclectique selon les principes de l'école d'espagnol francisée. Il devait garder les plaines autour de la ville et surveiller les débarquements ennemis. Il fait face au fort galeras sur la colline suivante au sud. Il était considéré comme très fort en raison de sa position élevée et de son architecture à l'épreuve des bombes.

Samedi 8 octobre

Matinée visite des batteries de défense l'Est de Carthagène



Batterie de San Léandro, Fortification du XVIII^e siècle, située à côté de la digue de la Curra. Sa principale mission était (en collaboration avec les autres batteries de défense du port) d'interdire l'entrée aux navires ennemis.

Fort de San Julian construit au sommet du mont San Julián (295 m d'altitude), sous Carlos III, après avoir récupéré la ville des Anglais, dans le but d'enfermer dans ses murs la tour circulaire que ce dernier avait construite en 1706 après la conquête de Carthagène dans la **guerre de Succession**. Sa mission était de défendre le sommet de la montagne sur laquelle il est assis et de dominer l'embouchure du port. Il a été achevé en 1888 et a été réformé et agrandi à plusieurs reprises et a servi, pendant la **guerre civile**, de prison pour les hauts commandants militaires. C'était le patrimoine de l'État bien qu'il appartienne actuellement à la société Telefónica qui y a installé de nombreuses antennes.



Fort San Julian

puis visite des Batteries de San Isidro et San Fiorentina Ces deux batteries constituent une seule et même position, étant donné qu'elles sont unies dans leur construction. Elles ont été conçues dans le cadre du projet d'Esteban de Panón, au XVIII^e siècle, et ont été achevées en 1739. La construction de cette batterie est allongée et parallèle à la côte; sa configuration actuelle correspond à la dernière réforme du Plan O'Donnell, du 8 mai 1962. Ses casemates sont enterrées, afin de les protéger contre les tirs des navires ennemis; leurs parties postérieures sont ouvertes, pour une meilleure ventilation de la fumée dégagée par la poudre. Les poudrières étaient enterrées et communiquaient entre elles par le biais de tunnels. Sa principale caractéristique est sa situation privilégiée, qui permet de contrôler l'entrée du port. Elle est considérée Bien d'Intérêt Culturel (BIC), conformément à la disposition additionnelle n° 2 de la loi sur le patrimoine historique en vigueur. On y accède par la route qui longe la côte depuis le quartier de Santa Lucía jusqu'à Escombreras.



Batteries de San Isidro et San Fiorentina à gauche et, à droite, batterie de Santa Ana Ascasmata

puis visite de la batterie de Santa Ana Acasamata. Cette fortification se situe au sommet du promontoire appelé Santa Ana. Elle est facilement accessible par la route menant du port à la marina de Escombreras. Son origine remonte au début du XVIIIe siècle. Elle était alors un bunker, qui fut ensuite reconstruit, conformément au Plan O'Donnell, et prit la forme d'un petit château pourvu d'un grand nombre de meurtrières pour les tirs de fusil. Elle conserve actuellement la majeure partie de sa structure, murs, cloisons, et présente un aspect extérieur qui ressemble à un château, d'où son nom de château de Santa Ana. Les casemates sont construites en béton et enterrées; leurs voûtes sont à l'épreuve de l'artillerie et recouvertes de terre en surface. Déclarée Bien d'Intérêt Culturel (BIC), conformément à la disposition additionnelle n° 2 de la loi 16/1985, en vigueur, sur le patrimoine historique espagnol.

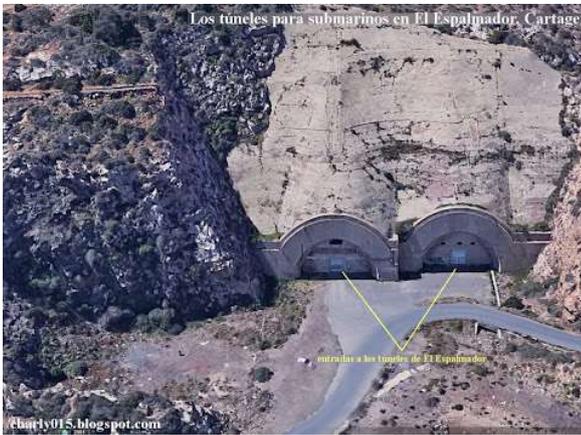
Déjeuner puis visite de la batterie cuirassée de Cénizas Construite durant les années 1930 à 1934, dans le cadre du Plan de Primo de Rivera, les travaux d'implantation débutèrent dès 1929, tandis que les pièces d'artillerie furent installées en 1934. Cette batterie se trouve sur le mont de Las Cenizas de Portmán, à une altitude de 305m, à partir de laquelle on peut observer tant la Mer Menor, que la mer Méditerranée. Elle fut également équipée de deux canons Vickers de 38,1, à l'instar de sa batterie homologue de Castillitos. Au sein de cette construction, on peut distinguer quatre types: Le portail, qui est inspiré par le "Temple des Guerriers des ruines de Chichén-Itzá et correspond au style Maya-toltèque", arbore des serpents à plumes de grande taille qui représentent Kulkucán. Ils ont la tête sur la base et les crotales comme chapiteaux. Les tunnels et salles souterraines, qui sont construits avec des murs et poutres en béton armé recouvert de terre compactée. Il existe plusieurs salles: salle des machines, entrepôt d'obus, dépôt de poudre, chambre de charge et magasin de pièces de rechange. S'y trouve également le poste central de conduite de tir, ainsi qu'une sortie d'urgence souterraine qui permet de rejoindre l'extérieur par la montagne. Les ateliers généraux de la batterie, qui sont ornés de façades d'imitation néoclassique. Les postes de commandement télémétrique et d'observation, qui sont semi-enterrés, tandis que les parties émergentes sont des conglomérats de blocs de pierre irrégulière, qui forment des masses volumétriques se fondant avec le paysage. Les bâtiments destinés à l'hébergement et aux services à l'intention du personnel affecté sont de plusieurs styles plus ou moins éclectiques, à l'exception du pavillon du capitaine et de la résidence des officiers, qui sont semblables aux postes de commandement et pensés pour un meilleur camouflage. Elle continue d'être équipée d'artillerie. En 1981, elle effectue ses derniers tirs durant un exercice de tirs de guerre. En 1990, elle obtient le statut de Taponada (fermée) et en 1994, elle est mise hors service, en conséquence de l'application du célèbre PLAN NORTE. (2 canons Vickers de 381m/m)



Batterie de Cenizas, grande entrée et canon Vickers

Dimanche 9 octobre

Matinée : Visite des tunnels pour sous-marin Des tunnels de 100 m de long ont été creusés dans l’Espalmador Grande dans le but de construire une base sous-marine souterraine, bien que les travaux, qui ont commencé en 1944, soient restés inachevés peu de temps après. Ils sont actuellement utilisés comme entrepôt militaire et sont pratiquement abandonnés



Musée de la Guerre Civile de Carthagène et musées du centre-ville de Carthagène (Musée de la Guerre Civile, Musée d’Histoire urbaine...)

Après-midi : départ pour l’aérodrome d’Alicante