



Cofinancé par le
programme Erasmus+
de l'Union européenne



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

UNIVERSIDADE DE ÉVORA

Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus TPTI

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

*Le pétrole comme détonateur de nouvelles typologies architecturales et urbaines
à Caracas durant les décennies 1940 et 1950.*

Fabrizio Leonardo Vazquez Di Crisci

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**

Évora, outubro de 2020 | Évora, octobre 2020

UNIVERSIDADE DE ÉVORA



Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural - Master Erasmus Mundus TPTI

(Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie : Histoire, Valorisation,
Didactique)

*Le pétrole comme détonateur de nouvelles typologies architecturales et urbaines
à Caracas durant les décennies 1940 et 1950.*

Fabrizzio Leonardo Vazquez Di Crisci

Orientador / Sous la direction de : **Ana Cardoso de Matos**

Évora, outubro de 2020 | Évora, octobre 2020

MEMBRES DU JURY

Président

Antónia Fialho Conde
(Universidade de Évora)

Directeur du mémoire

Ana Cardoso de Matos
(Universidade de Évora)

Examineur principal

Maria da Luz Sampaio
(IHC-FCSH | Universidade de Lisboa)
(CIDEHUS | Universidade de Évora)

**Examineur de l'université
partenaire**

Guido Zucconi
(Università degli studi di Padova)

Autre examinateur

Paulo Guimarães
(Universidade de Évora)

O petróleo como detonador de novas tipologias arquitectónicas e urbanas em Caracas durante as décadas de 1940 e 1950.

Resumo

Entre as décadas de 1940 e 1950, pela primeira vez na cidade de Caracas, a indústria petrolífera tornou-se mais do que visível, após a transferência de um sector da sede mundial de certas empresas petrolíferas. Neste quadro, esta investigação aborda a análise do desenvolvimento e impacto que esta indústria produziu na capital venezuelana, juntamente com o alcance do conceito de património industrial. O objectivo é, por um lado, identificar os factores que motivaram estas companhias petrolíferas a construir as suas sedes e a reutilizar o tecido urbano de certos sectores da cidade, afectando a paisagem e a dinâmica urbana (através da introdução de novas tipologias urbanas e arquitectónicas). Por outro lado, para estabelecer a ligação destes bens com a noção de património industrial.

Palavras-chave: Caracas, Património Industrial, Indústria Petrolífera, Edifícios Sede, Tecido Urbano.

Le pétrole comme détonateur de nouvelles typologies architecturales et urbaines à Caracas durant les décennies 1940 et 1950.

Résumé

Entre les décennies 1940 et 1950, pour la première fois dans la ville de Caracas, l'industrie pétrolière devint plus que visible, suite au transfert d'un secteur du siège au niveau mondial de certaines corporations pétrolières. Dans ce cadre, cette recherche aborde l'analyse du développement et de l'impact que cette industrie produisit dans la capitale vénézuélienne, ainsi que la portée du concept de patrimoine industriel. Par conséquent, l'objectif est, d'une part, d'identifier quels furent les éléments déclencheurs qui motivèrent ces compagnies pétrolières à construire leur siège et à réutiliser les trames urbaines de certains secteurs de la ville, en affectant le paysage et la dynamique urbaine (par l'introduction de nouvelles typologies urbaines et architecturales). D'autre part, établir le lien que ces biens ont avec la notion de patrimoine industriel.

Mots-clés : Caracas, Patrimoine Industriel, Industrie Pétrolière, Bâtiments Siège, Trames Urbaines.

The oil as a detonator of new architectural and urban typologies in Caracas during the 1940s and 1950s.

Abstract

For the first time, between the 1940s and 1950s, in the city of Caracas, the oil industry became more than visible. That was due to the transfer of a sector of the world headquarters of certain oil corporations. Therefore, this research addresses the analysis of the development and impact this industry produced in the Venezuelan capital alongside the concept extent of industrial heritage. The purpose is, on the one hand, to identify which were the triggers that motivated these oil companies to build their headquarters and reuse the urban fabric of several sectors of the city, affecting the urban landscape and dynamics (through the introduction of new urban and architectural typologies). On the other hand, to establish the link of these assets with the notion of industrial heritage.

Keywords: Caracas, Industrial Heritage, Oil Industry, Headquarters Buildings, Urban Fabrics.

REMERCIEMENTS

« We must find time to stop and thank the people who
make a difference in our lives »

John F. Kennedy

Tout d'abord, je voudrais remercier l'Union européenne pour son soutien financier à la mise en œuvre du programme de Master Erasmus Mundus TPTI.

De même, je désire exprimer ma gratitude à mon directeur de mémoire Ana Cardoso Matos pour le soutien et l'enseignement qu'elle m'a apportés tant dans ses cours que tout au long de cette recherche. Aussi, à tous les enseignants du Master TPTI Erasmus Mundus, et en particulier, au Professeur Guido Zucconi pour ses master classes, et à Anne-Sophie Rieth pour son enseignement et son soutien tout au long de ces deux années. Je remercie également tout le personnel et professeurs du master TPTI pour son support.

Je voudrais également remercier toute ma famille, en particulier ma grand-mère Carmen López, mes parents María Cristina Di Crisci et Javier Vazquez, et ma cousine Natalia Cáceres qui, bien qu'ils soient loin, n'ont jamais manqué de m'apporter leur soutien et leur amour.

Je désire remercier Lucia Sanchez, pour ses enseignements, sa confiance et pour m'avoir donné l'occasion de connaître le monde du patrimoine industriel.

De même, je remercie ma copine Nastassia Sclabi, pour sa compagnie et son soutien, pour m'avoir calmée dans les moments les plus tendus et surtout pour m'avoir toujours fait sentir chez moi.

Au professeur Orlando Marin, qui m'a guidé tout au long de ce projet de recherche. À mon professeur de français Alain Conny et, également, au bibliothécaire Walter Fernandes de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'UCV.

À tous mes amis qui sont dans différentes parties du monde et surtout à Rebeca Busolo et Ruth Rendón, pour m'avoir aidé dans les derniers jours. À tous mes collègues du TPTI.

Enfin, je voudrais dédier cette recherche à la mémoire de ma grand-mère Ana María Arandia et de mon parrain Armando Hernandez.

ABRÉVIATIONS

AQPI	(l'Association québécoise pour le patrimoine industriel)
AVI	(Association vénézuélienne des ingénieurs)
BO	(Banque des ouvriers)
CIAM	(Congrès International d'Architecture Moderne)
CMC	(Conseil Municipal de Caracas)
CNU	(Commission Nationale de l'Urbanisme)
CPC	(<i>Creole Petroleum Corporation</i>)
CPRP	(Commission Présidentielle sur la Réversion Pétrolière)
CVP	(Corporation Vénézuélien du Pétrole)
DCP	(Districts Corporatifs Pétroliers)
DU	(Direction d'Urbanisme)
GC	(Gouvernement de Caracas)
GOC	(<i>Gulf Oil Corporation</i>)
ICOMOS	(<i>International Council on Monuments and Sites</i>)
IPCE	(<i>Instituto de Patrimonio Cultural Español</i>)
MGOC	(<i>Mene Grande Oil Company</i>)
MOC	(<i>Mobil Oil Company</i>)
MOEC	(<i>Maracaibo Oil Exportation Company</i>)
MTP	(Ministère des Travaux Publics)
OPEP	(Organisation des Pays Exportateur du Pétrole)
PDVSA	(<i>Petróleos de Venezuela</i>)
POC	(<i>Pantepec Oil Company</i>)
RDS	(<i>Royal Dutch Shell</i>)
RDSV	(<i>Royal Dutch Shell Venezuela</i>)
RPAA	(<i>Regional Planning Association of America</i>)

SOC	<i>(Standard Oil Company)</i>
SOV	<i>(Standard Oil Venezuela)</i>
SVOC	<i>(Socony Vacuum Oil Company)</i>
TICCIH	<i>(The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)</i>
TPC	<i>(Texas Petroleum Company)</i>
UNESCO	<i>(United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)</i>
VARCO	<i>(Venezuelan Atlantic Refining Company)</i>

TABLEAU DES ILLUSTRATIONS

Tableau n° 1 - Concessions accordees par cipriano castro en 1907.....	39
Tableau n° 2 - Concessions accordees par juan vicente gomez en 1909-1910.....	41
Figure n° 1 – Principales filiales de Royal Dutch Shell	42
Figure n° 2 - Production annuelle de barils de pétrole entre le Venezuela et le Mexique (1920-1929).....	48
Figure n° 3 - Principales filiales de Standard Oil Company New Jersey.....	51
Figure n° 4 - Production annuelle de barils de pétrole au Venezuela (1930-1936).	53
Figure n° 5 – Production annuelle de barils de pétrole au Venezuela (1939-1945).....	56
Figure n° 6 – Premier dessin de la ville de Caracas (1578).	76
Figure n° 7 – Carte de la ville de Caracas de 1843.	78
Figure n° 8 – Esthétique architecturale de Caracas pendant le mandat d’Antonio Guzmán Blanco.....	82
Figure n° 9 – Esthétique architecturale de Caracas au début du XXe siècle.....	85
Figure n° 10 - Carte de la ville de Caracas en 1929	89
Figure n° 11 – Carte de la ville de Caracas en 1934.	93
Figure n° 12 – Carte de la ville de Caracas en 1941.	97
Figure n° 13 - Plan et perspective du Plan Monumental de Caracas 1939.	100
Figure n° 14 – Perspective de l’urbanisation El Silencio.....	102
Figure n° 15 - Section du projet de Rober Moses pour Caracas	105
Figure n° 16 - Plan Directeur Régulateur de Caracas, carte des usages proposés pour la ville (1951).	107
Figure n° 17 - Carte de la ville de Caracas en 1957.	110
Figure n° 18 - Siège de Standard Oil New Jersey, Socony Vacuum Oil Company et Royal Dutch Shell dans leur pays d'origine	114
Figure n° 19 - Bâtiments de bureaux dans le centre de Caracas	115

Figure n° 20 - Localisation des différents Districts Corporatifs Pétroliers développés dans la ville de Caracas.....	117
Figure n° 21 – Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'hôtel Ávila et les trames urbaines présentes dans le secteur.....	124
Figure n° 22 – Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de Royal Dutch Shell et des trames urbaines présents dans le secteur.....	124
Figure n° 23 – Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de Creole Petroleum Corporation et des trames urbaines présents dans le secteur.....	125
Figure n° 24 – Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de Royal Dutch Shell Venezuela et des trames urbaines présents dans le secteur.....	125
Figure n° 25 – Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de Mobil Oil Company et des trames urbaines présents dans le secteur.....	126
Figure n° 26 – Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de Venezuelan Atlantic Refining Company et des trames urbaines présents dans le secteur.....	126
Figure n° 27 – Brochure du plan de diffusion du patrimoine industriel présent dans la ville de Caracas (DCP) à partir de la notion de ville-musée.	157

TABLEAU DE MATIÈRES

INTRODUCTION	1
I. Contexte	3
II. Justification	10
III. Problématique	11
IV. Hypothèses	12
V. Objectifs	13
- Objectifs Généraux	13
- Objectifs spécifiques	13
VI. Méthodologie	14
VII. État de l'art	16
CHAPITRE I	19
1.1. Situation générale du XIXe siècle	20
1.2. La naissance de la nation et l'essor des maisons de commerce	21
1.3. Du cacao au café	23
1.4. Développement spatiale et urbaine du Venezuela et le modèle d'agro-exportation 25	
1.5. Stagnation et déclin économique du modèle d'agro-exportation	26
CONCLUSIONS	30
CHAPITRE 2	32
2.1. Contexte et débuts du Venezuela pétrolier	33

2.1.1.	Une production artisanale	35
2.1.2.	Premières grandes concessions	37
2.2.	Processus de transformation du Venezuela en un pays pétrolier	42
2.2.1.	Premières lois de pétrole	43
2.2.2.	Nouvelles concessions	46
2.2.3.	Du café au pétrole, le célèbre éclatement	47
2.2.4.	Une décennie d'instabilité et grande production	50
2.3.	Renforcement des investissements au Venezuela.....	55
2.3.1.	Loi sur l'impôt sur le revenu et loi d'hydrocarbure de 1943.....	57
2.3.2.	Le célèbre <i>fifty-fifty</i>	61
2.3.3.	Une nouvelle relation entre le gouvernement et les compagnies pétroliers.....	62
2.4.	Vers la nationalisation de l'industrie pétrolière au Venezuela	64
2.4.1.	La politique de la fin des concessions	65
2.4.2.	Loi de Réversion et nationalisation de l'industrie	66
2.5.	Les effets du pétrole sur le développement urbain au Venezuela	67
CONCLUSIONS.....		69
CHAPITRE 3		73
3.1.	Contexte général de Caracas au XIXe siècle	75
3.1.1.	Entre l'héritage colonial et une nouvelle nation	76
3.1.2.	Les premiers travaux publics : Caracas le Paris à un étage.....	78
3.2.	Les premiers développements urbains.....	82
3.2.1.	La première expansion de la ville.....	85
3.2.2.	Entre le secteur public et le secteur privé.....	87
3.2.3.	L'expansion vers l'est de la vallée de Caracas	90

3.3. Caracas redevient la capitale	93
3.3.1. Les premiers plans d'urbanisme	97
3.3.2. La première rénovation urbaine	101
3.3.3. L'expansion continue de la ville et le Plan Directeur Régulateur	103
3.4. La construction des sièges des corporations pétrolières	110
3.4.1. Premier District Corporatif Pétrolier	118
3.4.2. Deuxième District Corporatif Pétrolier	120
3.4.3. Troisième District Corporatif Pétrolier	121
CONCLUSIONS	127
CHAPITRE 4	131
4.1. Réflexion sur la notion de patrimoine industriel	133
4.2. Districts Corporatifs Pétroliers à Caracas : une étude de cas sur le patrimoine industriel ?	145
4.3. Plan de diffusion des Districts Corporatifs Pétroliers en tant que partie du patrimoine industriel du Venezuela	155
CONCLUSIONS	158
CONCLUSIONS FINALES	161
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	164
Sources Orales	165
Bibliographie	165
Sites Web	176
RÉFÉRENCES DES IMAGES	178
ANNEXES	185
PROJEC TUTORÉ	204

1. La transmission et codification du savoir-faire à travers le chantier naval et les outils	206
2. La transmission du savoir-faire.....	207
3. Bref contexte historique	208
4. Transmission et codification de savoir-faire aujourd’hui à la ville de Sfax et les îles de Kerkennah	210
CONCLUSIONS.....	216
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	219
Sources Orales	220
Bibliographie	220
Sites Web	221
ANNEXES	222

INTRODUCTION

Avant de commencer la présentation de cette recherche, nous voudrions faire une petite réflexion et une clarification par rapport à la situation actuelle, qui affecte le panorama mondial et par conséquent influence considérablement le processus de réalisation du présent projet. En décembre 2019, un nouveau type de coronavirus appelé Covid-19 est apparu dans la ville de Wuhan-Chine et a commencé à se répandre. En considérant de cette situation et de la rapidité de la contagion et des premiers cas répertoriés hors du pays asiatique, différentes mesures furent prises au niveau international pour endiguer la propagation de cette épidémie. Toutefois, de nombreuses mesures de lutte sanitaire adoptées se sont révélées inefficaces et d'autres furent appliquées tardivement. Tout ceci conduisit à la déclaration du statut de pandémie par l'OMS dès le 11 mars 2020¹. Suite à cette déclaration, la grande majorité des pays de la planète décidèrent d'adopter les dernières mesures possibles pour combattre et stopper le taux d'infection. Ainsi, un état de quarantaine fut décrété. Bien que cette mesure ait déjà été utilisée tout au long de l'histoire de l'humanité pour faire face aux crises sanitaires, cette fois-ci les résultats escomptés ne sont pas identiques, étant donné la particularité du virus. Un grand nombre de pays sont immobilisés, tant dans le domaine productif non-vital, que dans le domaine économique et social, provoquant un ralentissement de la circulation des personnes et des marchandises dans les grandes villes, à l'intérieur des pays et naturellement entre les nations elles-mêmes².

Compte tenu de ces mesures de confinement prises par de nombreux pays, ce travail de recherche fut affecté par l'impossibilité de voyager, de collecter et mettre à jour les données par un travail de terrain, tout comme la consultation de certaines sources bibliographiques non numérisées. Néanmoins, et en considération de certaines difficultés, nous affirmons que les informations nécessaires sont disponibles pour l'exécution et la réalisation de cette recherche, sans que sa qualité et sa spécificité en soient totalement affectées. De même, nous aimerions terminer cette brève contextualisation par une courte réflexion.

Au vu de la situation qui nous est imposée, différents types de patrimoine ont été touchés par la mesure de confinement. Toutefois, dans ce scénario, nous devons envisager le rôle essentiel joué par les médias numériques. Des cartes en temps réel ont été créées avec le soutien de différentes universités et instituts afin de mettre à jour en permanence les informations sur la progression du virus dans le monde. En considérant ces progrès, pourquoi n'utilise-t-on pas

¹ Site web officiel de *BBC News Mundo*. Consulté le 27 avril 2020. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-51842708>

² Site web officiel de *BBC News Mundo*. Consulté le 28 avril 2020. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-52194942>

d'avantage ces moyens pour la diffusion et la sensibilisation de la sauvegarde des différents types de patrimoine ? Ce processus a déjà commencé il y a quelques années. Cependant, notre réflexion sur ce point est d'amplifier ce phénomène, par l'union et la collaboration des acteurs qualifiés afin d'atteindre :

- La création de banques de données numériques, où non seulement des études, des articles et des projets de recherche seraient accessibles.
- L'accessibilité virtuelle à l'aide de différents outils (cartes, enregistrements photographiques, vidéos, création de modèles 3d, réalité virtuelle).
- La possibilité de diffuser et sensibiliser à une échelle beaucoup plus large les données relatives au patrimoine, à l'histoire et à l'identité de la culture de chaque pays.

De même manière et pour conclure, ayant compte l'union et sensibilisation qui a été réalisée actuellement pour un certain objectif, nous pourrions également le faire pour la protection de notre patrimoine.

I. Contexte

Le pétrole représente actuellement l'une des ressources les plus importantes pour la société, en tant que moteur de l'industrie et en raison de la grande diversité des produits dérivés qui en sont issus. C'est une conséquence de l'importance acquise par cette industrie, en tant qu'élément vital dans le développement de la Première et de la Seconde Guerre mondiale, et qui s'est poursuivie tout au long du XXe siècle³. C'est pourquoi le début de l'exploitation pétrolière représenta pour le Venezuela une nouvelle étape dans son histoire en tant que territoire et en tant que nation. Cette période symbolisa alors le premier processus d'industrialisation du pays, qui impliqua divers changements et modifications de son système économique, politique et social, laissant derrière lui un environnement de pauvreté, de retard technologique et une économie moribonde⁴. Par conséquent, parler du pétrole dans le contexte vénézuélien est synonyme de transformations spatiales et territoriales, mais surtout d'urbanisation et de

³ Sánchez Figueroa, Lucía, « El patrimonio industrial petrolero venezolano », *Blog sur le patrimoine architectural et industriel*. Mis en ligne le 14 août 2014, consulté le 18 février 2019. URL : <http://patrindustrialquitectonico.blogspot.com/2014/08/el-patrimonio-industrial-petrolero.html>

⁴ López Sánchez, Roberto, « La economía venezolana agroexportadora del siglo XIX y comienzos del XX », *Blog sur l'histoire économique du Venezuela*. Mis en ligne le 14 février 2014, consulté le 25 février 2019. URL : <https://robertolopezsanchez.wordpress.com/2014/02/14/la-economia-venezolana-agroexportadora-del-siglo-xix-y-comienzos-del-xx/>

modernité⁵. Tel est le cas de sa capitale Caracas, où cette recherche s'inscrit, en analysant l'influence que cet hydrocarbure eut sur l'utilisation de nouvelles typologies architecturales et urbaines au cours des décennies 1940-1950.

Ceci est dû à la décision prise par certaines compagnies pétrolières de construire leur siège dans la capitale vénézuélienne⁶, en générant des changements dans le paysage et l'organisation urbaine de la ville. Il convient de noter que ces bâtiments firent partie des sièges au niveau mondial de ces compagnies pétrolières⁷. Cela est dû à l'importance stratégique que représenta le Venezuela pour ces entreprises, en raison de son rôle de principal exportateur de pétrole dans le monde et de deuxième producteur⁸. Ainsi, ces entreprises décidèrent de déplacer une partie de leur structure administrative à Caracas, en raison de divers événements apparus tant en Amérique latine qu'au niveau international, qui les motivèrent de renforcer leur présence au Venezuela (la nationalisation du pétrole mexicain en 1938 ; le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en 1939 ; la réforme des hydrocarbures vénézuéliens de 1943, entre autres). Cependant, ce processus fut interrompu à la fin des années 1950 en raison de l'émergence de la politique de la fin des concessions en 1959 et de la création de la société pétrolière vénézuélienne en 1960. En conséquence, les compagnies pétrolières décidèrent de cesser d'investir et de renforcer leurs intérêts au Venezuela⁹. Ainsi, la phase de construction des bâtiments sièges dans la ville de Caracas s'acheva et détermine les frontières chronologiques de cette recherche.

Actuellement, la plupart de ces biens sont catalogués comme faisant partie du patrimoine architectural vénézuélien et dans le cadre du concept et de la notion de patrimoine moderne¹⁰,

⁵ Straka, Tomás, « Introducción » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera 1914 – 2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 11.

⁶ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 395.

⁷ Cáceres, Alejandro E., « La reestructuración de una multinacional en Latino América: Shell de Venezuela en los años cincuenta », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 28 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/33766492/La_reestructuraci%C3%B3n_de_una_multinacional_en_Latino_America_Shell_de_Venezuela_en_los_a%C3%B1os_cincuenta_The_reorganization_of_an_oil_multinational_in_Latin_America_Shell_of_Venezuela_in_the_1950s

⁸ Cáceres, Alejandro E., « La Creole Petroleum Corporation en Venezuela : la gran fusión petrolera de los años cuarenta », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 20 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/33766494/La_Creole_Petroleum_Corporation_en_Venezuela_la_gran_fusi%C3%B3n_petrolera_de_los_a%C3%B1os_cuarenta_en_Latino_America_Creole_Petroleum_Corporation_in_Venezuela_The_largest_oil_merger_of_1940s_in_Latin_America

⁹ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera 1914 – 2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 38.

¹⁰ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 393.

néanmoins, sans aucune relation directe avec le patrimoine industriel¹¹. Nonobstant, la notion de celui-ci est en constante évolution grâce à des organismes tels que le *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), l'Association québécoise pour le patrimoine industriel (AQPI) et divers chercheurs comme Bode J. Morin et Gisèle Piédalue, entre autres. Les dernières avancées développées sur ce thème incluent la réflexion et l'élargissement du concept et de la compréhension du patrimoine industriel, en partant du principe de la nature large et progressive de l'industrie.

Ainsi, la définition de *TICCIH* élaborée en 2003 par la charte de Nizhny Tagil et mise à jour en 2011 grâce aux principes de Dublin et en collaboration avec l'*ICOMOS*, ils établissent que :

« Le patrimoine industriel comprend les sites, les constructions, les complexes, les territoires et les paysages ainsi que les équipements, les objets ou les documents qui témoignent des procédés industriels anciens ou courants de production par l'extraction et la transformation des matières premières ainsi que des infrastructures énergétiques ou de transport qui y sont associées (...). Ce patrimoine comporte des dimensions immatérielles comme les savoir-faire techniques, l'organisation du travail et des travailleurs ou un héritage complexe de pratiques sociales et culturelles résultant de l'influence de l'industrie sur la vie des communautés et sur la mutation des sociétés et du monde en général »¹².

De plus, l'AQPI détermine que ce dernier est :

« Un ensemble de biens matériels et immatériels qui font partie de l'histoire des industries, des entreprises et du monde du travail (...). Le patrimoine industriel est constitué des éléments suivants : les bâtiments, les objets, les archives, les savoirs, l'histoire d'entreprise et l'histoire ouvrière »¹³. « Est un héritage collectif à transmettre aux générations futures. Il favorise une meilleure connaissance de l'histoire des entreprises et des travailleurs et contribue à une compréhension accrue de l'évolution historique (...), à travers ses aspects sociaux, économiques, politiques, architecturaux et technologiques. Il revêt, par le fait même, un intérêt significatif pour l'histoire régionale et nationale, diversifie et enrichit l'offre touristique (...) et concourt à la

¹¹ Sánchez Figueroa, Lucia, « Le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien : un patrimoine toujours en activité », *e-Phaistos*, III-1, 2014, p. 119.

¹² Site web officiel de *International Council on Monuments and Sites*. Consulté le 25 février 2020. https://www.icomos.org/newsicomos/news1991/july_2011_Vol18-No1/Icomos_18_FR_NOIR_OK_web.pdf

¹³ Site web officiel de l'*Association Québécoise pour le Patrimoine Industriel*. Consulté le 25 février 2020. <http://www.aqpi.qc.ca/le-patrimoine-industriel.html>

constitution de la mémoire et d l'identité des entreprises, des travailleurs et de la population des quartiers industriels »¹⁴

De même, l'Instituto de Patrimonio Cultural de España (IPCE) en collaboration avec TICCIH Espagne, définit ce type de patrimoine à travers son Plan national du patrimoine industriel comme:

« L'ensemble des biens meubles et immeubles et des systèmes de sociabilité liés à la culture du travail qui ont été générés par les activités d'extraction, de transformation, de transport, de distribution et de gestion générées par le système économique issu de la révolution industrielle. Ces biens doivent être compris comme un ensemble intégral composé du paysage dans lequel ils sont insérés, des relations industrielles dans lesquelles ils sont structurés, des architectures qui les caractérisent, des techniques utilisées dans leurs procédures, des archives générées au cours de leur activité et de leurs pratiques à caractère symbolique »¹⁵.

Dès lors, à partir de certaines des définitions récentes destinées à accroître la notion de « patrimoine industriel », il semble que ce dernier n'implique pas seulement l'identification des éléments matériels et immatériels liés aux activités industrielles et situés dans leur contexte immédiat. De même, ce type de bien peut se trouver dans des environnements extérieurs aux centres de production industrielle. Ainsi, l'objectif de cette étude est de poursuivre cette ligne de recherche menée au Venezuela, dans le but d'« obtenir une vision macroscopique »¹⁶; en clarifiant et en renforçant la relation entre les bâtiments et les caractéristiques urbaines inhérentes aux compagnies pétrolières, et au patrimoine industriel vénézuélien. De la même manière, cette étude prétend déterminer la relation entre ce patrimoine et le patrimoine moderne spécifique à la ville de Caracas.

D'autre part, tout comme la notion de patrimoine industriel est expliquée et définie, la définition de la typologie en architecture et en urbanisme doit être clarifiée. L'objectif de la

¹⁴ Piédalue, Gisèle, « Le patrimoine archéologique industriel du Québec », étude produite pour le Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2009, p. 19.

¹⁵ Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, « Plan Nacional de patrimonio Industrial », rapport réalisé en 2016, p. 6. Il y a lieu de préciser que toutes les traductions seront effectuées par l'auteur. Citation originale : « el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la « revolución industrial ». Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se insertan, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico ».

¹⁶ Sánchez Figueroa, Lucia, « Le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien : un patrimoine toujours en activité », *e-Phaistos*, III-1, 2014, p. 119

clarification de ce concept est de comprendre ce que l'on entend par pétrole comme détonateur de nouvelles typologies architecturales et urbaines dans la ville de Caracas. Pour parvenir à cette explication, nous devons nous appuyer sur les recherches menées par des historiens et des architectes, tels que Carlo Giulio Argán, Rafael Moneo, Manuel J. Martín Hernández, Carlos Martí Aris et Fernando Tudela.

De cette façon et comme le dit Manuel J. Martín Hernández, « la typologie est la méthode particulière qui étudie les types architecturaux (...). La définition du type fera alors reconnaître la typologie comme une discipline formelle »¹⁷. Cela donne lieu à l'idée de type, qui, selon la définition de Rafael Moneo, est :

« Un groupe d'objets caractérisé par le fait d'avoir la même structure formelle (...). Le concept de type est fondamentalement basé sur la possibilité de regrouper des objets en utilisant les similitudes structurelles qui leur sont inhérentes (...). Ainsi, l'idée de type qui rejette ouvertement l'idée d'individualité lui revient lorsque l'on trouve finalement l'œuvre concrète, spécifique, unique »¹⁸.

Ce groupe d'objets partage donc une structure formelle que, telle comme la définit ce dernier auteur, renvoie aux principes géométriques qui synthétisent et encadrent une œuvre. De la même manière, ils sont liés à une réalité spécifique, ce qui leur donne un caractère singulier. Ainsi, une continuité des composantes est générée qui donne lieu à une série typologique ou une typologie¹⁹.

Ainsi, à partir de ces définitions, nous pouvons comprendre que, lorsque nous parlons de « typologie », nous parlons de la méthode qui analyse le « type », pouvant lui-même être défini comme un ensemble de « formes élémentaires »²⁰ ou de « principe directeur »²¹ soumis à une certaine exigence et à un certain contexte, ce qui leur confère un caractère distinctif et que l'architecte peut manipuler et modifier, en créant de nouveaux²². Par conséquent, la typologie

¹⁷ Martín Hernández, Manuel J., « La tipología en arquitectura », thèse doctorale en architecture, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 1984, p. 11, 13. Citation originale : « la sistemática particular que estudia los tipos arquitectónicos (...) la definición de tipo hará entonces que la tipología se reconozca como disciplina formal »

¹⁸ Moneo, Rafael, « Sobre el concepto de tipo en arquitectura », dans Catedra de composición II (dir.), *Sobre el concepto de tipo en arquitectura*, Madrid, ETSAM, 1982, p. 190. Citation originale : « un grupo de objetos caracterizados por tener la misma estructura formal (...) el concepto tipo se basa fundamentalmente en la posibilidad de agrupar objetos sirviéndose de aquellas similitudes estructurales que les son inherentes (...) Por lo tanto la idea de tipo que abiertamente rechaza la idea de la individualidad retorna a ella cuando en última instancia se encuentra con la obra concreta, específica, única ».

¹⁹ *Ibidem.* p. 191.

²⁰ *Ibidem.* p. 195. Citation originale : « formas elementales ».

²¹ Martí, Carlos, *Las variaciones de la identidad*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1993. p. 103. Citation originale : « principio ordenador »

²² Moneo, Rafael, « Sobre el concepto de tipo en arquitectura », dans Catedra de composición II (dir.), *Sobre el concepto de tipo en arquitectura*, Madrid, Catedra de composición II, 1982, p. 192-193.

examine non pas « une forme définie, mais un schéma ou un projet de forme »²³, non pas comme un système de classification de celle-ci, mais comme l'a déclaré Carlo Giulio Argan :

« Un processus qui vise un objectif esthétique précis, comme le démontrent deux faits fondamentaux. Premièrement, les séries typologiques ne sont pas seulement formées (...) par rapport aux fonctions pratiques des bâtiments, mais surtout par rapport à leur configuration. Le type (...) est indépendant des fonctions, qui sont tellement différenciées, que ces bâtiments doivent satisfaire (...). Les types (...) ils ne visent pas à satisfaire des exigences pratiques contingentes, mais plutôt à répondre à des demandes profondes, considérées comme fondamentales et constantes au moins dans les limites d'une civilisation donnée (...). Deuxièmement, bien que l'on puisse désigner autant de classes et sous-classes typologiques que l'on souhaite, les typologies architecturales sont normalement distinguées selon trois grandes catégories, dont la première comprend des configurations de bâtiments entiers, la deuxième les principaux éléments de construction, la troisième les éléments décoratifs »²⁴.

De cette manière, lorsque nous parlons de la notion de typologie, nous nous référons à la méthode d'analyse des différentes composantes et caractéristiques d'un ensemble déterminé. Par conséquent, nous pourrions donc établir que, la construction des sièges sociaux des compagnies pétrolières et l'organisation de leur contexte immédiat dans la ville de Caracas, était due à l'apparition de nouvelles exigences particulières ; ces firent place à de nouveaux éléments et caractéristiques, qui également, donnèrent lieu à de nouvelles typologies.

D'autre part, et compte tenu de l'objectif de cette recherche, il a été décidé de la structurer en quatre chapitres, dont les trois premiers sont organisés de manière séquentielle à travers une ligne de temps. L'autre est consacrée à la réflexion et à la comparaison. Le chapitre I s'inscrit dans l'analyse du système d'agro-exportation vénézuélien au XIXe siècle. Cela permet de comprendre le fonctionnement du moteur productif de ce pays, et comment cette activité influence l'organisation urbaine et sociale. En outre, il permet de comprendre la situation dans laquelle se trouvait le Venezuela, sur la base de son modèle économique, dans le contexte

²³ Argan, Carlo Giulio, *Proyecto y destino*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1969, p. 59. Citation originale : « una forma definida, si no un esquema o un proyecto de forma ».

²⁴ *Ídem*. Citation originale : « un proceso conducido hacia una precisa finalidad estética, lo demuestran dos hechos fundamentales. Primero: las series tipológicas no se forman (...) solamente en relación a las funciones prácticas de los edificios, si no especialmente en relación a su configuración. El tipo (...) es independiente de las funciones, tan diferenciadas, que tales edificios deben satisfacer (...) no se orientan a satisfacer exigencias prácticas contingentes, sino a responder a exigencias profundas, consideradas fundamentales y constantes al menos dentro de los límites de una determinada civilización (...) Segundo, si bien se pueden designar tantas clases y subclases tipológicas como se quiera, normalmente las tipologías arquitectónicas se distinguen según tres grandes categorías, la primera de la cuales comprende enteras configuraciones de edificios, la segunda los grandes elementos constructivos, la tercera los elementos decorativos ».

latino-américain. Notre objectif est de commencer par la période antécédente à l'exploitation pétrolière pour obtenir un point de comparaison et démontrer ainsi l'impact et l'importance que le pétrole représenta pour le Venezuela.

Une fois la période d'agro-exportation décrite, le chapitre II traite de l'étude du Venezuela pétrolier. L'analyse de cette nouvelle phase a pour but de déterminer les éléments clé qui intervinrent dans la naissance de l'industrie pétrolière vénézuélienne. De plus, il permet de comprendre la transformation du moteur productif de l'agro-exportation vers le modèle pétrolier, et comment ce processus affecta l'organisation urbaine et sociale du pays. Enfin, il collabore à l'analyse en soulignant les principaux événements et les politiques pétrolières adoptées par le gouvernement vénézuélien, qui contribuèrent à l'établissement des intérêts des compagnies pétrolières au Venezuela. L'objectif de l'étude de cette phase est de déterminer les changements et les aspects les plus pertinents apportés par le pétrole par rapport au modèle agraire.

Conscient des éléments déterminants de la période pétrolière au niveau national, le but du chapitre III est d'étudier la ville de Caracas, et de proposer une chronologie de son évolution. En premier lieu, à partir de la compréhension de la structure urbaine de la capitale avant la naissance de l'industrie pétrolière. Dans un deuxième temps, analyser son évolution en relation à l'impact du pétrole, produit de la naissance et de la croissance de l'exploitation pétrolière. Enfin, examiner l'effet de la construction du siège des compagnies pétrolières dans la ville de Caracas, afin de procéder ultérieurement à une délimitation et à un catalogage des bâtiments et des secteurs. L'objectif est donc de comprendre l'impact architectural et urbain de l'industrie pétrolière dans la capitale, à travers les bâtiments sièges des compagnies pétrolières et leur organisation spatiale par le biais de la réutilisation des trames urbaines de certains secteurs de la ville, en les séparant des effets indirects générés par la richesse de l'industrie.

Compte tenu de ce qui précède, le chapitre IV s'encadre, d'une part, par l'analyse et la réflexion sur la portée de la notion de patrimoine industriel, à partir de la définition et de l'approche de différents auteurs. D'autre part, l'étude des caractéristiques les plus déterminantes des camps pétroliers construits au Venezuela. L'objectif est donc de déterminer la valeur industrielle des bâtiments siège et de la réutilisation de certaines trames urbaines dans la ville de Caracas, ainsi que leur relation avec les logiques employées par les corporations pétrolières dans les camps pétroliers vénézuéliens ; et donc, leur lien avec le patrimoine industriel. D'ailleurs et pour conclure, ce chapitre contient également un plan de diffusion, dans lequel, sur la base de la création de documents graphiques et avec la notion de musée à ciel ouvert ou de

ville-musée, il s'agit de rassembler les résultats et les réflexions obtenus tout au long de ce projet de recherche, dans le but de les donner au TICCIH Venezuela pour sa diffusion.

II. Justification

Pendant environ plus de trois décennies, l'industrie pétrolière au Venezuela eut un impact direct très ponctuel, à travers la construction de toutes les infrastructures nécessaires au développement de cette activité industrielle. Néanmoins, ce panorama commença à changer, comme nous l'avons déjà mentionné, avec le transfert d'une partie du siège au niveau mondial de certaines corporations pétrolières vers la capitale vénézuélienne. Ainsi, cette étude cherche observer la nature des compagnies pétrolières, les causes et la manière dont elles se développèrent, également que les conséquences et l'importance de leur implantation dans la ville de Caracas

De même, cette recherche vise à élargir les connaissances liées à l'influence directe et indirecte, que l'exploitation pétrolière exerça sur la capitale, en se basant sur la compréhension de son évolution urbaine et architecturale. Également, il est prévu de déterminer que l'impact de cette industrie sur Caracas allait bien au-delà de l'investissement de la richesse pétrolière, en prenant comme point de départ, et comme exemple, la construction des sièges sociaux de ces compagnies pétrolières.

En outre, cette étude à l'ambition d'apporter une contribution de valeur théorique, qui comprend une nouvelle connaissance, se référant à la construction du lien entre le patrimoine moderne (inhérent aux sièges sociaux des compagnies pétrolières) et le patrimoine industriel ; à partir de l'évolution et de l'expansion récente du concept et de la portée de ce patrimoine. Pour conclure, cette thèse a la prévision de contribuer à la construction progressive de l'ensemble du patrimoine industriel vénézuélien, que le TICCIH Venezuela réalise en permanence. Elle apporterait ainsi une nouvelle vision, qui consisterait à révéler un patrimoine industriel pétrolier étranger aux champs d'extraction et d'exploitation ; en faisant référence aux bâtiments sièges et aux trames urbaines réutilisées par les corporations pétrolières dans la ville de Caracas.

III. Problématique

La notion sur le patrimoine industriel, tel qu'identifié antérieurement, commença à gagner progressivement du terrain dans le monde entier. Cependant, il y a encore de nombreuses lacunes intellectuelles concernant la valeur et la signification de cette mémoire collective, en tant que témoignage des sociétés productives précédentes. Ainsi, divers vestiges et traces de complexes industriels risquent encore d'être détruits par l'ignorance du capital culturel lié à ce patrimoine qui, comme le dit Gisèle Piédalue, « est souvent un patrimoine mal-aimé (...) est mal compris »²⁵. Ainsi, le manque de compréhension, de connaissance et de portée de cette dernière représente l'axe principal du problème de cette recherche.

Le contexte vénézuélien n'échappe pas à cette réalité, même si la notion de patrimoine industriel est actuellement acceptée au Venezuela, il y a encore un grand manque de connaissances tant au niveau social que professionnel. Cela est largement dû au fait que, comme l'indique Lucia Sanchez, la plupart des études sur le patrimoine vénézuélien sont développées en deux catégories, l'héritage colonial ou le patrimoine moderne de style international. Toutefois, cela peut être dû au fait que l'industrie pétrolière vénézuélienne est toujours active, et que tous les éléments qui s'y rapportent sont communément catalogués comme des sites de production²⁶. Néanmoins, comme le confirme ce dernier auteur, cette situation « est un avantage, car elle permet d'envisager une solution, une possibilité, avant de toute phase de désindustrialisation »²⁷.

Toutefois, en ce qui concerne la ville de Caracas, notamment les bâtiments des sièges sociaux et les trames urbaines réutilisées par certaines compagnies pétrolières sont toujours étrangers à la notion de patrimoine industriel. C'est pourquoi cette dissociation est, comme nous l'avons dit précédemment, l'axe principal de notre recherche et qui nous amène à soulever le problème principal :

²⁵ Piédalue, Gisèle, « Le patrimoine archéologique industriel du Québec », étude produite pour le Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2009, p. 22.

²⁶ Sánchez Figueroa, Lucia, « Le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien : un patrimoine toujours en activité », *e-Phaistos*, III-1, 2014, p. 119.

²⁷ Sánchez Figueroa, Lucia, « El patrimonio industrial petrolero venezolano », *Blog sur le patrimoine architectural et industriel*. Mis en ligne le 14 août 2014, consulté le 18 février 2019. URL : <http://patrindustrialquitectonico.blogspot.com/2014/08/el-patrimonio-industrial-petrolero.html>. Citation originale : « supone una ventaja, ya que permite prever una solución, una posibilidad, antes de cualquier fase de desindustrialización ».

Compte tenu de la décision prise par certaines corporations pétrolières de transférer une partie de leur siège au niveau mondial dans la ville de Caracas, en construisant leur siège et en réutilisant les trames urbaines de certains secteurs, pouvons-nous considérer ces biens (sièges et trames urbaines) comme un fragment de l'ensemble qui constitue le patrimoine industriel vénézuélien.

Cette problématique soulève les sous-questions suivantes dans le cadre de cette recherche :

- Comment le pétrole a-t-il influencé l'utilisation de nouvelles typologies urbaines et architecturales dans la ville de Caracas au cours des années 1940 et 1950 ?
- Ces bâtiments et ces trames urbaines sont-ils une conséquence directe de l'industrie pétrolière ou sont-ils le résultat de l'investissement de la richesse générée par cette industrie ?
- En se basant sur le cas particulier de ces bâtiments, peut-on considérer qu'il y a la possibilité d'un lien entre le patrimoine moderne et le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien ?

Un autre problème potentiel pour ces biens est que, même s'ils sont considérés comme patrimoine architectural vénézuélien, leur intégrité est en danger. Cela est dû au fait qu'ils sont actuellement utilisés différemment de leur utilisation originale, subissant diverses modifications pour être adaptés à de nouveaux usages. Ceci est la conséquence du fait qu'il n'y a pas de vue d'ensemble des bâtiments siège et des trames urbaines, dont l'importance réside en tant que groupe et pas seulement individuellement. C'est ainsi que se pose la dernière sous-question de ce projet :

- Quelles sont les stratégies à adopter pour diffuser et comprendre une vue d'ensemble de ces bâtiments et des trames urbains ?

IV. Hypothèses

Le pétrole et son industrie eurent un impact direct et indirect sur le paysage et la structure du Venezuela²⁸. D'une part, la voie directe a été la transformation de son environnement

²⁸ Martín Frechilla, Juan Jose, « Ni bendito ni maldito. Visión conjunto del impacto del petróleo en la sociedad venezolana », dans Frechilla Juan Jose Martín, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno: una ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 49.

physique, due aux processus d'exploration, d'exploitation et de transport du pétrole. D'autre part, la voie indirecte fait référence à l'investissement des richesses qui provenaient de l'industrie pétrolière, à la recherche de l'urbanisation et de la modernisation du Venezuela. Néanmoins, et sur la base de ces deux scénarios, nous voulons déterminer que l'industrie pétrolière eut non seulement un impact direct par tous les processus de production industrielle ; ainsi qu'avec la construction de sièges sociaux de certaines compagnies pétrolières dans la ville de Caracas (par l'utilisation de nouvelles typologies architecturales et une nouvelle organisation urbaine). De cette façon, et sur la base de ces faits, nous voulons affirmer et concentrer nos recherches sur le fait que ces trames urbaines et ces constructions considérées comme un patrimoine moderne, font également partie du patrimoine industriel vénézuélien.

V. Objectifs

De cette façon, et à partir des problèmes de la recherche et des questions qui lui sont subordonnées, nous pouvons définir :

- Objectifs Généraux

1. Déterminer l'influence du pétrole sur l'utilisation de nouvelles typologies urbaines et architecturales dans la ville de Caracas au cours des années 1940 et 1950.
2. Démontrer la relation entre l'utilisation des nouvelles typologies urbaines et architecturales utilisées par les compagnies pétrolières et la notion de patrimoine industriel.

- Objectifs spécifiques

1. Analyser l'évolution morphologique de la ville de Caracas depuis le début du XXe siècle, jusqu'à l'achèvement de la construction des bâtiments du siège social au début des années 1960.
2. Établir le lien entre le patrimoine moderne et le patrimoine industriel pétrolier dans le cas spécifique de la ville de Caracas.

3. Comparer les logiques et les caractéristiques les plus importantes d'un champ pétrolier et celles utilisées par les corporations pétrolières dans la ville de Caracas.
4. Identifier les limites de ces trames urbaines qui contiennent les bâtiments siège des compagnies pétrolières, et proposer un musée à ciel ouvert.
5. Créer une série de documents graphiques contenant les informations sur ces bâtiments et ces trames urbaines (histoire, localisation, importance, images, plans, cartes) et les donner au site web de TICCIH Venezuela, afin de faciliter leur diffusion, leur accessibilité et leur sensibilisation.

VI. Méthodologie

Cette recherche propose comme axe principal, l'analyse du pétrole comme détonateur de nouvelles typologies urbaines et architecturales dans la ville de Caracas au cours des années 1940-1950. Son but est donc d'établir le lien entre ces biens avec la notion de patrimoine industriel. Par conséquent la méthodologie la plus appropriée est la recherche théorique ; elle cherche donc à amplifier et clarifier les connaissances sur les effets directs et indirects de l'industrie sur la ville capitale. Ainsi, comme l'affirme Jordi Relat Muntané, la recherche théorique est celle qui « part d'un cadre théorique et y reste. L'objectif est d'accroître les connaissances scientifiques, mais sans les opposer à un aspect pratique »²⁹.

D'autre part, et sur la base des objectifs généraux, elle est considérée comme une recherche descriptive et explicative. Descriptif car elle cherche à déterminer et à mettre en évidence les principaux effets indirects du pétrole sur la ville de Caracas ; et explicatif car elle cherche à établir le pétrole comme cause de l'utilisation de nouvelles typologies urbaines et architecturales dans cette ville, générant un impact direct de la part de l'industrie pétrolière. Par conséquent, et comme l'affirme Fidias Arias :

« La recherche descriptive consiste à caractériser un événement, un phénomène, un individu ou un groupe, afin d'établir sa structure ou son comportement. Les résultats de ce type de recherche se situent à un niveau intermédiaire en termes de profondeur des connaissances »³⁰.

²⁹ Relat Muntané, Jordi, « Introducción a la investigación Básica », *Revista andaluza de patología digestiva*, Vol. 33, n° 33, 2010, p. 221. Citation originale : « se origina en un marco teórico y permanece en él. El objetivo es incrementar los conocimientos científicos pero sin constatarlos con ningún aspecto práctico ».

³⁰ Arias, Fidias, *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*, Caracas, Editorial Episteme, 2012, p. 24. Citation originale : « La investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho,

« La recherche explicative vise à trouver le pourquoi des faits en établissant des relations de cause-effet. En ce sens, les études explicatives peuvent porter à la fois sur la détermination des causes (recherche post-facto) et des effets (recherche expérimentale) par la vérification d'hypothèses »³¹.

De plus, en fonction des moyens et des stratégies que nous utiliserons, elle s'avère être une recherche documentaire. A partir de l'affirmation du même auteur Fidias Arias:

« La recherche documentaire est un processus basé sur la recherche, la récupération, l'analyse, la critique et l'interprétation de données secondaires, c'est-à-dire de données obtenues et enregistrées par d'autres chercheurs dans des sources documentaires : imprimées, audiovisuelles ou électroniques »³².

Par conséquent, et sur la base de ce qui a été décrit antérieurement, pour mener à bien ce projet, il est nécessaire de commencer par classer les sources d'information en deux catégories³³; les sources vivantes (Entretiens avec les architectes et enseignants Henry Vicente Garrido et Orlando Marín le 27 mai 2020 [voir annexe n° 12 et 13]) et les sources documentaires (imprimées, audiovisuelles et électroniques). Une fois l'origine des références déterminée, nous procéderons à l'analyse et à la révision de celles-ci sur :

- L'histoire du modèle économique au Venezuela avant l'industrie pétrolière et l'impact sur sa structure urbaine
- L'histoire du modèle économique pétrolier vénézuélien, de ses débuts jusqu'à sa nationalisation
- L'histoire des événements politiques et économiques internationaux et nationaux les plus importants liés à l'industrie pétrolière.
- L'impact du pétrole et de son industrie sur les paysages du Venezuela et l'organisation de sa structure urbaine.
- L'évolution morphologique du domaine architectural et urbain de la ville de Caracas.

fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento. Los resultados de este tipo de investigación se ubican en un nivel intermedio en cuanto a la profundidad de los conocimientos ».

³¹ *Ibidem*. p. 26. Citation originale : « La investigación explicativa se encarga de buscar el porqué de los hechos mediante el establecimiento de relaciones causa-efecto. En este sentido, los estudios explicativos pueden ocuparse tanto de la determinación de las causas (investigación post facto), como de los efectos (investigación experimental), mediante la prueba de hipótesis ».

³² *Ibidem*. p. 27. Citation originale : « La investigación documental es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicas ».

³³ *Ibidem*. p. 28.

- L'évolution de la notion de patrimoine industriel.

En outre, pour atteindre les objectifs spécifiques de cette recherche, nous réaliserons :

- Le développement et l'utilisation des ressources cartographiques pour la réflexion et l'approfondissement de la croissance et de l'évolution de la ville de Caracas
- Le développement et la réalisation de ressources planimétriques des différents bâtiments et traces urbaines pour leur analyse et leur comparaison.
- L'utilisation d'une plate-forme numérique (page web TICCIH Venezuela) pour le placement de toutes les informations planimétriques et cartographiques, afin de contribuer à la diffusion et à la sensibilisation du patrimoine industriel pétrolier du Venezuela.

VII. État de l'art

L'industrie pétrolière, comme nous l'avons déjà commenté, représenta pour le Venezuela le premier processus d'industrialisation ; compte tenu de la pertinence et de l'importance de cet événement, plusieurs auteurs l'ont analysé et étudié du point de vue politique, économique et social. Certains ont mené des recherches qui ont introduit de nouveaux concepts et notions tels que le patrimoine industriel, lié à l'industrie pétrolière ; de même, d'autres ont étudié les effets de ce dernier sur le développement architectural et urbain tant au niveau national que dans la ville de Caracas. Néanmoins, jusqu'à présent, aucun projet de recherche n'a encore été élaboré qui relie l'ensemble des bâtiments et des trames urbaines développés par les compagnies pétrolières à Caracas, par rapport à la notion et la relation avec le patrimoine industriel.

De même, il est important de souligner que tous ces travaux sont importants et ils ont motivé d'autres recherches pour approfondir et reconstruire l'histoire du pétrole au Venezuela, sous différents angles et points de vue. Par conséquent, et grâce à ceux-ci, nous pourrions analyser le contexte national et le réduire progressivement à l'analyse de la ville de Caracas, avec l'objectif de déterminer le rôle joué par le phénomène pétrolier, dans l'utilisation de nouvelles typologies urbaines et architecturales, et sa relation avec le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien.

Voici quelques-uns des principaux ouvrages et auteurs qui nous aideront à orienter notre projet de recherche :

- « Una historia económica de América Latina desde la independencia » de Luis Bertóla y José Antonio Ocampo; « Las economías de la América andina, 1830-1885 » de Frank Safford y Jacobsen Nils, y « America Latina: Economía, estado y sociedad en el siglo XXI » de Servando Alvarez Villaverde. Ces références seront utilisées pour réfléchir et déterminer de manière globale les conditions dans lesquelles l'Amérique latine se trouvait après la fin des différentes guerres d'émancipation. De même, elles nous aideront à comprendre l'intégration des économies émergentes des nouvelles nations latino-américaines dans le marché mondial et les relations commerciales qui furent créées et maintenues tout au long de la deuxième période du XIXe siècle.
- « La economía venezolana antes del petróleo » et « La inversión extranjera en Venezuela: de las casas comerciales a las compañías petroleras » de Lorena Puerta Bautista ; « La dinámica del comercio exterior venezolano (siglo XIX) » de Catalina Banko ; « La economía venezolana agroexportadora del siglo XIX y comienzos del XX » de Roberto López Sánchez et « La economía venezolana entre siglos » de Asdrubal Baptista. Ce groupe d'auteurs nous guidera dans la compréhension du contexte économique vénézuélien des deux derniers tiers du XIXe siècle et des premières années du XXe siècle avant la naissance et le développement de l'industrie pétrolière. De même, ils seront utilisés pour déterminer les différentes dynamiques et les liens commerciaux que le Venezuela avait avec les pays industrialisés. Ainsi, le développement du modèle vénézuélien d'agro-exportation, les principaux produits que le pays produisit, sans oublier les différents facteurs et crises au niveau mondial qui conduisirent au déclin du modèle économique vénézuélien.
- « Desarrollo histórico del sistema urbano venezolano: modelos de organización » de Andrés Amaya Carlos. Ce travail servira à déterminer les différents développements et implantations urbaines que possédait le Venezuela pendant le modèle d'agro-exportation et avant l'émergence de l'industrie pétrolière et la construction de toutes ses infrastructures.
- « Petróleo en Venezuela, una historia » de Lieuwen Edwin ; « La nación petrolera 1914-2014 » de Straka Tomás ; « Venezuela y su tradición rentista: visiones, enfoques y evidencias » de Carlos Peña ; « Petróleo nuestro y ajeno. La ilusión de la modernidad » de Juan José Martín Frechilla et Yolanda Texera Arnal et « La economía venezolana en el siglo XX. Perspectiva sectorial » de Fernando Spiritto et Tomás Straka. Chacun de ces ouvrages, composées de divers articles et auteurs, propose l'analyse sous différents points de vue (économique, politique, social, etc.) du développement de

l'industrie pétrolière. Cela nous permettra d'aborder et de réfléchir sur les différents événements, facteurs et personnages qui intervinrent dans le progrès de l'industrie pétrolière vénézuélienne et, par conséquent, dans la compréhension de l'impact que cette activité industrielle a produit dans le pays.

- « Caracas memorias para el futuro » de Giuseppe Imbest et Elisenda Vila ; « Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja » de Arturo Almandoz ; « Caracas, ciudad histórica y diversa » ; « Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna » de Juan José Martín Frechilla et « Contribución al estudio de los planos de Caracas » de Irma De Sola. Ce groupe d'ouvrages et d'auteurs propose l'analyse de l'évolution architecturale et urbaine de la ville de Caracas à différentes périodes de son histoire. Par conséquent, cela nous aidera à comprendre les progrès de la ville avant et pendant le développement de l'industrie pétrolière ; avec l'objectif de déterminer et de discerner entre l'impact direct et indirect de ladite industrie sur la capitale vénézuélienne.
- « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de Distritos Petroleros » de Henry Vicente Garrido. Cet auteur fait partie d'un des principaux axes de cette recherche, puisqu'il traite des bâtiments siège des corporations pétrolières et de leur impact urbain dans la ville de Caracas. Cet ouvrage nous aidera donc à comprendre et à délimiter, comme le dit son auteur, les Districts Pétroliers développés dans la capitale vénézuélienne. De même, cet article nous guidera dans la détermination des effets directs que la présence de certaines entreprises a eu dans la ville de Caracas.
- « El plan de patrimonio industrial » de la revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español ; « Le patrimoine archéologique industriel du Québec » de Gisèle Piédalue et « Le patrimoine industriel du site des chutes des chaudières : enjeux de valorisation et de muséalisation dans une perspective de mémoire et d'identité locale et régionale québécoise » de Didier Séguin. Ces travaux abordent l'analyse et l'évolution de la notion de patrimoine industriel, ainsi que les différentes stratégies de protection et de sauvegarde de celui-ci. Cela nous permettra de réfléchir à la portée de ce patrimoine et à son lien avec l'étude de cas des bâtiments siège et la réutilisation des trames urbaines par certaines corporations pétrolières dans la ville de Caracas.

CHAPITRE I

Le Venezuela Agricole.

Abstract

Between the 19th and the beginning of the 20th century, Venezuela had an economy based on the agro-exporter model, which experienced increases in demand and production on several occasions. However, this model was subject to cyclical changes in the international market. Thus, this chapter analyzes the economic and urban context whereabout Venezuela was located before by the advent and development of the oil industry within the country. It aims was to establish a point of reference that will subsequently enable a full understanding of the impact and importance that this industry had in Venezuela, as much in the economic, political, and social fields.

Therefore, it is explored globally by the moment in which Venezuela consolidates itself as an independent nation, and the commercial houses arise, which were entities that materialized the economic link between the developed countries and the Venezuelan ports. Similarly, it addressed the replacement of cocoa by coffee as the main export product and the predominant urban structure under the Venezuelan agro-export system.

Avant même d'initier le présent chapitre, et donc de donner vie à cette recherche, il est nécessaire d'expliquer pourquoi nous avons décidé de commencer par la phase précédant de la

naissance de l'industrie pétrolière au Venezuela, c'est-à-dire par l'étape d'agro-exportation. Sans aucun doute, les débuts de l'exploitation pétrolière ont eu un grand impact sur la nation et, comme le dit Tomás Straka, deux événements ont fortement marqué l'histoire du Venezuela. D'une part, l'arrivée de l'empire espagnol, et par conséquent la période de colonisation. D'autre part, l'industrie pétrolière et les grands changements qu'elle a apportés dans tous les domaines possibles (politique, économique, social, etc.)¹. Cependant, la motivation pour étudier les décennies précédant la création de cette puissante industrie sur le territoire vénézuélien est de pouvoir disposer d'un point de référence de la situation dans laquelle se trouvait le Venezuela avant tous les changements que cette activité pétrolière va générer. Cela nous permettra de comprendre l'impact et l'importance que le pétrole a représenté pour cette nation pendant la première moitié du 20^e siècle, transformant un pays endetté avec une l'économie en déclin, en un pays à fort croissance². Par conséquent, et afin d'atteindre l'objectif susmentionné, nous procéderons à une analyse générale des événements et des personnages les plus décisifs qui sont intervenus au cours des dernières décennies du XIX^e siècle et des premières années du XX^e siècle.

1.1. Situation générale du XIX^e siècle

Le XIX^e siècle a été marqué par divers événements qui ont changé le panorama de nombreux pays dans le monde. Pour certains, comme la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne et les États-Unis, ce siècle a symbolisé une période de grands progrès économiques et technologiques générant le développement continu de l'industrialisation. Pour d'autres États, comme de nombreux pays d'Amérique latine, celui-ci a généré diverses guerres et conflits en quête d'émancipation. Bien que les situations soient de types différents, celles-ci ont symbolisé une nouvelle étape dans l'histoire de chacun d'entre eux. Il est important de garder à l'esprit la dualité de ces événements, car ils détermineront les relations qui seront maintenues au milieu du XIX^e siècle³.

¹ Straka, Tomás, « Introducción » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera 1914–2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016. p. 9.

² López Sánchez, Roberto, « La economía venezolana agroexportadora del siglo XIX y comienzos del XX », *Blog sur Histoire économique du Venezuela*. Mis en ligne le 14 février 2014, consulté le 25 février 2019. URL : <https://robertolopezsanchez.wordpress.com/2014/02/14/la-economia-venezolana-agroexportadora-del-siglo-xix-y-comienzos-del-xx/>

³ Bértola Luis et Ocampo José Antonio (dir.), *Una historia económica de América Latina desde la independencia*, Madrid, Secretaria General Iberoamericana, 2013. p. 18.

Après les différentes batailles d'indépendance qui furent menées dans divers pays d'Amérique latine, ceux-ci s'en sont retrouvés endettés et victimes de divisions internes⁴. Pour cette raison, il était presque impossible pour ces derniers de concurrencer économiquement avec les nouveaux pays industrialisés d'Europe et des États-Unis, qui étaient en constante évolution. Néanmoins, des relations économiques commencèrent à se développer entre ces nouvelles puissances industrielles désireuses d'élargir leurs marchés et les nouvelles nations latino-américaines à la recherche d'investissements étrangers pour surmonter la crise produite par la guerre d'indépendance. De cette manière, de nouveaux liens économiques furent consolidés, où l'Amérique latine joua un rôle de fournisseur de matières premières en échange de produits manufacturés⁵.

1.2. La naissance de la nation et l'essor des maisons de commerce

Après qu'une grande partie du territoire latino-américain ait obtenu son indépendance, une rivalité a commencée entre les nations industrialisées. Pour ces puissances, l'Amérique latine représentait une grande opportunité d'étendre leurs marchés et de renforcer leurs économies ; au vu de l'extinction du monopole que l'empire espagnol avait maintenu. C'est ainsi que divers pays développés ont eu des vues (mercantiles) sur le Venezuela, en commençant à créer des liens commerciaux entre les ports vénézuéliens et les ports européens et américains. Il convient de noter que certaines nations étaient déjà intéressées par des relations commerciales auparavant, elles ont donc soutenu le mouvement d'émancipation en fournissant des armes à l'armée patriote⁶. Ainsi, à partir des années 1820, le Venezuela a scellé des contrats avec différents pays⁷, donnant naissance à la figure des maisons de commerce⁸. Ces nouvelles entités

⁴ Alvarez Villaverde, Servando A., « América Latina: Economía, estado y sociedad en el siglo XXI », *Historia Actual Online*, n° 16, 2008, p. 67.

⁵ Safford, Frank et Jacobsen, Nils, « Las economías de la América andina, 1830-1885 » dans Maiguashca Juan (dir.), *Historia de América Andina. Vol. 5: Creación de las repúblicas y formaciones de la nación*, Quito, Libresa, 2003, p. 31.

⁶ Banko, Catalina, « La dinámica del comercio exterior venezolano (siglo XIX) », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Mis en ligne le 16 décembre 2016, consulté le 7 mai 2020. URL : <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69978>

⁷ Il convient de noter qu'une fois l'indépendance fut établie dans ce qui sont aujourd'hui la Colombie, l'Équateur et le Venezuela, la Grande Colombie fut créée. Elle était composée de ces trois pays et visait à affronter économiquement aux grandes puissances du monde. Cependant, elle a été dissoute dix ans plus tard, en 1829. Par conséquent, à partir de 1830, le Venezuela se consolida en tant que république indépendante.

⁸ Parmi les pays européens les plus présents à travers les maisons de commerce, nous pouvons la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Dans une moindre mesure, la France, les Pays-Bas et le Danemark. Cependant, en 1920, les États-Unis occupaient la première place tant pour les importations que pour les exportations. En deuxième position se trouve l'Angleterre. En : Banko, Catalina, « La dinámica del comercio exterior venezolano (siglo XIX) », *Nuevo*

seront situées dans les ports les plus importants du Venezuela⁹, compte tenu du faible niveau de développement du réseau routier à ce jour, et parce qu'ils représentaient les points de connexion les plus importants avec l'Europe et les États-Unis¹⁰.

Ces maisons de commerce, qui n'étaient qu'une succursale des sièges de sociétés situées en Europe, auront comme le dit Nikita Harwich Vallenilla, une grande contribution à l'économie vénézuélienne, en raison de son expérience dans le domaine des ports de commerce et de ses investissements dans la construction de lignes et d'infrastructures de transport¹¹. Par conséquent, la principale fonction qu'ils vont développer est l'exportation de produits agricoles et de matières premières, et l'importation de produits manufacturés¹². Il est important de souligner que, grâce à leur expertise, ils auront un contrôle sur le flux des marchandises entre les ports vénézuéliens, européens et américains¹³. Cela déterminera les relations entre le Venezuela et les pays industrialisés. En outre, ces maisons de commerce n'allaient pas seulement servir d'intermédiaire entre les ports, mais aussi d'entités bancaires accordant des prêts aux producteurs vénézuéliens et même à l'État. Cela est dû à son capital d'origine étrangère, et à l'absence d'une banque de puissance économique équivalente¹⁴. Cependant, bien que cela ait encouragé et mobilisé l'économie vénézuélienne, à partir d'un certain moment, cela a commencé à générer une certaine dépendance de la part des producteurs. Cette situation est liée au manque de ressources économiques du gouvernement vénézuélien. En conséquence, les personnes intéressées par les prêts durent s'exposer aux conditions exigées par les maisons de commerce¹⁵.

Ainsi, et bien que le Venezuela ait traversé diverses batailles et conflits pour parvenir à son émancipation, il a continué à maintenir une économie basée sur les agro-exportations, un

Mundo Mundos Nuevos. Mis en ligne le 16 décembre 2016, consulté le 7 mai 2020. URL : <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69978>

⁹ Le Venezuela eut trois ports principaux tout au long du XIXe siècle, le port de La Guaira près de la capitale, Caracas ; Puerto Cabello et le port de Maracaibo. Ces derniers eurent des degrés d'activité différents tant dans les importations que dans les exportations. En : *Ídem*.

¹⁰ Mora Contreras, Jesús, « La estructura económica venezolana que encontró la industria petrolera: una aproximación », *Boletín Academia Nacional de Ciencias Económicas de Venezuela*, année 9, n° 17, 1993, p. 103.

¹¹ Puerta Bautista Lorena, « La economía venezolana antes del petróleo », *Blog sur économie internationale*. Mis en ligne le 4 mai 2015, consulté le 6 mai 2020. URL: <http://masterecointerucv.blogspot.com/2015/05/la-economia-venezolana-antes-del.html>

¹² Troconis Germán, Pacheco, « Economía y agricultura en Venezuela durante los años del general Cipriano Castro, 1899-1908 », *Revista Agrolimentaria*, Vol. 22, n° 42, 2016, p. 90.

¹³ Banko, Catalina, « La dinámica del comercio exterior venezolano (siglo XIX) », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Mis en ligne le 16 décembre 2016, consulté le 7 mai 2020. URL : <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69978>

¹⁴ Puerta Bautista Lorena, « La economía venezolana antes del petróleo », *Blog sur économie internationale*. Mis en ligne le 4 mai 2015, consulté le 6 mai 2020. URL: <http://masterecointerucv.blogspot.com/2015/05/la-economia-venezolana-antes-del.html>

¹⁵ Bautista Puerta, Lorena, « La inversión extranjera en Venezuela: de las casas comerciales a las compañías petroleras (1850-1975) », *Tiempo y espacio*, Vol. XXXIII, n° 63, 2015, p. 18.

héritage de la colonie. Néanmoins, et sur la base d'accords avec les pays développés, une certaine stabilité économique fut atteinte. Cela a été possible grâce à la participation des maisons de commerce, qui ont exporté les ressources et les produits fabriqués et les ont placés sur le marché international. En plus, l'augmentation de la demande mondiale de café depuis 1830 a contribué à la reprise de l'économie vénézuélienne et à l'augmentation des investissements étrangers et des maisons de commerce¹⁶. Par conséquent, nous pouvons dire que, bien qu'il n'y ait pas eu de changement dans le modèle économique vénézuélien, ce qui déterminera la différence entre la période coloniale et la nouvelle nation sera caractérisé par son principal produit d'exportation.

1.3. Du cacao au café

Dans les années 1850, le café dépasse le cacao comme principal produit d'exportation, en raison de sa forte demande et de sa popularité sur le marché international¹⁷. Cependant, auteurs tels que Mora Contreras Jesús, affirment que cela s'était déjà produit en 1830¹⁸. Toutefois, et en prenant en compte l'intervalle de 20 ans entre les deux dates, cela n'a pas été possible uniquement en raison des exigences du marché mondial. Les conditions naturelles étaient plus propices à la culture du café, ce qui permit d'augmenter la production, en particulier dans la région andine¹⁹. Cela donna au café sa place de numéro un dans les statistiques d'exportation²⁰, devenant en même temps le symbole produit de la nouvelle république.

Par conséquent, l'intensification et le développement de la production de café dans la région des Andes donneront une plus grande importance au port de la ville de Maracaibo. De même,

¹⁶ Banko, Catalina, « La dinámica del comercio exterior venezolano (siglo XIX) », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Mis en ligne le 16 decembre 2016, consulté le 7 mai 2020. URL : <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69978>

¹⁷ Amaya, Carlos Andrés, « Desarrollo histórico del sistema urbano venezolano: modelos de organización », *Revista geográfica venezolana*, Vol. 40, n° 2, 1999, p. 175. | López Sánchez Roberto, « La economía venezolana agroexportadora del siglo XIX y comienzos del XX », *Blog sur histoire économique du Venezuela*. Mis en ligne le 14 février 2014, consulté le 25 février 2019. URL : <https://robertolopezsanchez.wordpress.com/2014/02/14/la-economia-venezolana-agroexportadora-del-siglo-xix-y-comienzos-del-xx/>

¹⁸ Mora Contreras, Jesús, « La estructura económica venezolana que encontró la industria petrolera: una aproximación », *Boletín Academia Nacional de Ciencias Económicas de Venezuela*, année 9, n° 17, 1993, p. 90.

¹⁹ Puerta Bautista, Lorena, « La economía venezolana antes del petróleo », *Blog sur économie internationale*. Mis en ligne le 4 mai 2015, consulté le 6 mai 2020. URL : <http://masterecointerucv.blogspot.com/2015/05/la-economia-venezolana-antes-del.html>

²⁰ Mora Contreras, Jesús, « La estructura económica venezolana que encontró la industria petrolera: una aproximación », *Boletín Academia Nacional de Ciencias Económicas de Venezuela*, année 9, n° 17, 1993, p. 86.

elle va générer une grande impulsion économique au Venezuela dans les années 1860²¹, en générant une plus grande présence des maisons de commerce dans le pays²². Il convient de noter que désormais, la présence d'entités commerciales d'origine allemande fut plus importante, tandis que celle d'origine anglaise diminua. Ceci est le résultat de deux facteurs, d'une part, les politiques de protection commerciale des colonies de Grande-Bretagne²³. D'autre part, et comme l'affirme Raymond Carré de Malberg « La menace croissante de l'hégémonie allemande »²⁴, s'est manifestée dans le contrôle que les maisons allemandes commençaient à avoir sur le flux des importations et des exportations vénézuéliennes.

Cependant, cette situation généra un scénario de relative stabilité économique et aussi politique grâce à l'aboutissement de la guerre fédérale vénézuélienne, et plus tard, à l'arrivée au pouvoir d'Antonio Guzmán Blanco²⁵. Néanmoins, en 1873, avec la crise mondiale qui touche les pays industrialisés, l'économie vénézuélienne est perturbée²⁶. Mais, à la fin du XIXe siècle, le café symbolisait 80 % des exportations totales, laissant au cacao 10 % de ces dernières. Ces pourcentages d'exportation ont fait du Venezuela le troisième producteur mondial de café en 1881²⁷. Toutefois, bien que le Venezuela dispose d'un nouveau produit d'exportation et ait augmenté sa production, son économie restait fragile et dépendante du marché international. Cela aura donc un fort impact sur l'économie vénézuélienne face à tout changement de la demande mondiale. En outre, le manque de communication et de connexion interne du pays, ralentit et rendit très difficile l'acheminement des produits agricoles vers les ports, et donc l'économie du pays.

²¹ Banko, Catalina, « La dinámica del comercio exterior venezolano (siglo XIX) », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Mis en ligne le 16 décembre 2016, consulté le 7 mai 2020. URL : <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69978>

²² López Sánchez, Roberto, « La economía venezolana agroexportadora del siglo XIX y comienzos del XX », *Blog sur histoire économique du Venezuela*. Mis en ligne le 14 février 2014, consulté le 25 février 2019. URL : <https://robertolopezsanchez.wordpress.com/2014/02/14/la-economia-venezolana-agroexportadora-del-siglo-xix-y-comienzos-del-xx/>

²³ Banko, Catalina, « La dinámica del comercio exterior venezolano (siglo XIX) », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Mis en ligne le 16 décembre 2016, consulté le 7 mai 2020. URL : <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69978>

²⁴ Alvarez Villaverde, Servando A., « América Latina: Economía, estado y sociedad en el siglo XXI », *Historia Actual Online*, n° 16, 2008, p. 68. Citation originale : « La creciente amenaza de la hegemonía alemana ».

²⁵ Antonio Guzmán Blanco, au cours de ses mandats (1870-1877, 1879-1884 et 1886-1888), contribua à stabiliser le pays qui, bien qu'ayant obtenu son indépendance, il y avait encore divers conflits et guerres internes affectant la production agricole.

²⁶ Banko, Catalina, « La dinámica del comercio exterior venezolano (siglo XIX) », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Mis en ligne le 16 décembre 2016, consulté le 7 mai 2020. URL : <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69978>

²⁷ Puerta Bautista Lorena, « La economía venezolana antes del petróleo », *Blog sur économie internationale*. Mis en ligne le 4 mai 2015, consulté le 6 mai 2020. URL: <http://masterecointerucv.blogspot.com/2015/05/la-economia-venezolana-antes-del.html>

1.4. Développement spatiale et urbaine du Venezuela et le modèle d'agro-exportation

Tout au long du XIXe siècle, le Venezuela n'a pas présenté de grands changements dans son organisation spatiale et urbaine, mais a plutôt conservé celle héritée de la période coloniale (qui consistait en une plus grande présence de la population dans la région andine et la région côtière du nord du pays, en raison de la facilité d'accès et de la connexion avec le continent européen)²⁸. Par conséquent, et comme le réaffirme Baptista Asdrúbal, il n'y a pas eu de croissance remarquable de la population urbaine au cours de ce siècle, même dans les premières années du suivant²⁹. Cela est dû, d'une part, aux conflits constants et aux guerres internes qui ont décimé la population. D'autre part, la majorité de la population était engagée dans les travaux agricoles et se trouvait dans les zones de production³⁰. Enfin, les quelques changements qui ont été apportés ont contribué à renforcer les schémas d'occupation antérieurs³¹.

Dans ce contexte, les variations les plus notables (en termes de configuration et d'organisation spatiale et urbaine) apparaissent dans le développement des connexions entre les ports et les villes les plus importants et leurs zones d'influence (*Hinterlands*). Ainsi, on observe une tendance à la création de « nœuds intermédiaires » par la construction de chemins de fer et de lignes de pénétration depuis la côte vers l'intérieur du pays. Ces constructions faisaient partie de la base initiale de la connexion interne du Venezuela³². Néanmoins, comme elles étaient réalisées par les maisons de commerce, elles étaient destinées à trouver de nouveaux secteurs agricoles et à faciliter le transfert des produits vers les ports. L'arrière-pays a donc été étendu et, par conséquent, de nouvelles zones ont commencé à participer à l'activité d'agro-exportation³³.

²⁸ Amaya, Carlos Andrés, « Desarrollo histórico del sistema urbano venezolano: modelos de organización », *Revista geográfica venezolana*, Vol. 40, n° 2, 1999, p. 172.

²⁹ Baptista, Asdrúbal, « la economía venezolana entre siglos », *Nueva Economía / Academia Nacional de Ciencias Económicas de Venezuela*, n° 28, 2008, p. 61.

³⁰ López Sánchez, Roberto, « La economía venezolana agroexportadora del siglo XIX y comienzos del XX », *Blog sur histoire économique du Venezuela*. Mis en ligne le 14 février 2014, consulté le 25 février 2019. URL : <https://robertolopezsanchez.wordpress.com/2014/02/14/la-economia-venezolana-agroexportadora-del-siglo-xix-y-comienzos-del-xx/>

³¹ Amaya, Carlos Andrés, « Desarrollo histórico del sistema urbano venezolano: modelos de organización », *Revista geográfica venezolana*, Vol. 40, n° 2, 1999, p. 172

³² *Ibidem*. p. 178.

³³ Troconis Germán, Pacheco, « Economía y agricultura en Venezuela durante los años del general Cipriano Castro, 1899-1908 », *Revista Agroalimentaria*, Vol. 22, n° 42, 2016, p. 87.

Cependant, malgré les investissements dans les lignes de communication, le schéma organisationnel n'a pas été entièrement affecté³⁴, au contraire, le caractère linéaire de l'économie agro-export vénézuélienne fut renforcé (ports- nœuds intermédiaires -hinterlands). Par conséquent, le Venezuela est resté un pays désarticulé sur le plan routier, où la liaison entre ses régions était très faible et où les relations avec le monde extérieur prévalaient³⁵ grâce aux ports. En outre, et malgré la construction de certaines lignes ferroviaires, les moyens de transport traditionnels (animaux de somme, sentiers et petits bateaux) n'ont pas été dépassés³⁶. De cette façon, l'industrie pétrolière a trouvé une nation avec une grande déconnexion interne, et avec la plupart de son territoire inexploré ; en raison d'un état incapable d'investir dans le développement des moyens de communication par cause du manque d'argent.

1.5. Stagnation et déclin économique du modèle d'agro-exportation

Comme nous l'avons établi précédemment, après l'indépendance du Venezuela, de nouvelles relations commerciales ont été créées avec diverses nations industrialisées. Ces liens commerciaux se sont matérialisés par la création des maisons de commerce. Ainsi, s'apparentent une certaine ascension et une stabilité économique, grâce au rôle joué par ces entités³⁷. Toutefois, cette situation commençait à changer à la fin du XIXe siècle, en raison de divers facteurs internes et externes qui ont conduit l'économie vénézuélienne à la stagnation et au déclin de son modèle d'agro-exportation.

D'une part, bien que le Venezuela ait connu une augmentation de sa production en raison de la forte demande européenne, ses produits ont été conditionnés par les changements cycliques du marché international. Cela a provoqué une baisse des bénéfices perçus en raison des dépressions financières constantes qui se sont produites dans les dernières décennies du XIXe siècle³⁸. Ainsi, l'économie vénézuélienne a commencé à dépendre de plus en plus de ses

³⁴ La différence réside dans l'augmentation d'échelle entre la distance des ports et les zones de production, grâce aux nœuds intermédiaires.

³⁵ Mora Contreras, Jesús, « La estructura económica venezolana que encontró la industria petrolera: una aproximación », *Boletín Academia Nacional de Ciencias Económicas de Venezuela*, année 9, n° 17, 1993, p. 83.

³⁶ *Ibidem.* p. 107-108.

³⁷ Puerta Bautista, Lorena, « La economía venezolana antes del petróleo », *Blog sur économie internationale*. Mis en ligne le 4 mai 2015, consulté le 6 mai 2020. URL: <http://masterecointerucv.blogspot.com/2015/05/la-economia-venezolana-antes-del.html>

³⁸ Troconis Germán, Pacheco, « Economía y agricultura en Venezuela durante los años del general Cipriano Castro, 1899-1908 », *Revista Agrolimentaria*, Vol. 22, n° 42, 2016, p. 88.

produits, qui, comme l'affirme Roberto López Sánchez, jouent un rôle secondaire dans les marchés et les besoins des pays industrialisés³⁹.

Par conséquent, et en raison des faibles revenus perçus par le Venezuela, tant l'État vénézuélien que les producteurs n'ont pas pu investir dans les nouvelles technologies et techniques de production⁴⁰. Cela généra un retard important qui eut un effet décisif sur la productivité et la qualité de l'activité agricole. En conséquence de cette situation, le gouvernement vénézuélien et les travailleurs agricoles ont été contraints de recourir à des prêts accordés par les maisons de commerce qui, au vu de leur origine et des capitaux étrangers, pouvaient se permettre ces financements. Or, cela a mis ces deux précédents dans une situation délicate, car, face aux diverses variations du marché international et à la faiblesse des profits, ils ne pouvaient pas toujours payer leurs dettes, qui au contraire augmentaient. Ainsi, dans certaines occasions, les producteurs ont dû céder leurs propriétés aux maisons de commerce afin de payer les dettes qu'ils avaient acquises⁴¹. En outre, et considérant l'incapacité de l'État vénézuélien à payer leur dettes aux maisons de commerce⁴², en 1902, un blocus naval a été mis en place par l'Allemagne, l'Angleterre et l'Italie⁴³.

D'autre part, un autre facteur qui a influencé le retard technologique et technique de la production agricole au Venezuela, a été le manque d'investissement de la part des maisons de commerce. Bien qu'elles aient eu une position avantageuse, en raison de leur rôle de médiation entre le Venezuela et le marché international⁴⁴, ces dernières ont transféré tous les bénéfices vers leur pays d'origine et ont laissé l'économie vénézuélienne sans soutien à l'investissement⁴⁵.

³⁹ López Sánchez, Roberto, « La economía venezolana agroexportadora del siglo XIX y comienzos del XX », Blog sur histoire économique du Venezuela. Mis en ligne le 14 février 2014, consulté le 25 février 2019. URL : <https://robertolopezsanchez.wordpress.com/2014/02/14/la-economia-venezolana-agroexportadora-del-siglo-xix-y-comienzos-del-xx/>

⁴⁰ Troconis Germán, Pacheco, « Economía y agricultura en Venezuela durante los años del general Cipriano Castro, 1899-1908 », *Revista Agrolimentaria*. Vol. 22, n° 42, 2016, p. 92.

⁴¹ Mora Contreras, Jesús, « La estructura económica venezolana que encontró la industria petrolera: una aproximación », *Boletín Academia Nacional de Ciencias Económicas de Venezuela*, année 9, n° 17, 1993, p. 104.

⁴² Comme l'indique Servando A. Álvarez Villaverde, l'Europe avait des intérêts très clairs en Amérique latine (obtention de matières premières), et face à toute irrégularité ou conflit, ceux-ci ont été résolus par l'intervention de quelque nation européenne en Amérique latine. En : Alvarez Villaverde, Servando A., « América Latina: Economía, estado y sociedad en el siglo XXI », *Historia Actual Online*, n° 16, 2008, p. 69.

⁴³ Cartay, Rafael, « Las crisis económicas y sus repercusiones en la economía venezolana », *Revista Economía*, n° 11, 1996, p. 40.

⁴⁴ Face à la chute des prix sur le marché international, les maisons de commerce pouvaient stocker les produits agricoles vénézuéliens jusqu'à ce que l'économie se stabilise, puis les mettre en vente. Cela a sans aucun doute donné à ces entités commerciales un avantage sur l'incapacité des producteurs à mener à bien cette stratégie. En outre, elles payaient à ces derniers pour leurs produits en fonction du prix du jour sur le marché mondial. En : Bautista Puerta, Lorena, « La inversión extranjera en Venezuela: de las casas comerciales a las compañías petroleras (1850-1975) », *Tiempo y Espacio*, Vol. XXXIII, n° 63, 2015, p. 18.

⁴⁵ Spiritto, Fernando, « Introducción » dans Spiritto Fernando, Straka Tomás (dir.), *La economía venezolana en el siglo XX*, Caracas, Abediciones, 2019, p. 10.

Ce scénario a ensuite conduit à une situation de faible productivité et de retard continu de l'activité d'agro-exportation par rapport aux autres pays d'Amérique latine.

Ainsi, dès la fin du XIXe et le début du XXe siècle, le Venezuela n'a pas pu faire face à la concurrence des autres pays producteurs de café, de cacao et d'autres produits agricoles (Brésil, Colombie, Costa Rica, Argentine, Guatemala, et même Haïti et El Salvador). Cette situation, comme nous l'avons déjà fait remarquer, est due au manque d'investissements⁴⁶ dans le développement de nouvelles méthodes et de nouveaux outils de production, qui était en cours dans les nations susmentionnées. Par conséquent, le Venezuela a conservé les mêmes procédures de culture qu'au début du XIXe siècle, qui sont progressivement devenues obsolètes et ont compromis l'efficacité et la capacité concurrentielle de l'agriculture vénézuélienne⁴⁷. De cette façon, les cultures vénézuéliennes furent non seulement moins efficaces et productives, mais aussi moins attrayantes et moins demandées sur le marché international.

Donc, le Venezuela entre dans un nouveau siècle (XXe) avec une économie à l'agonie, décimée par les crises financières qui ont généré une surproduction et des prix agricoles bas ; outre le manque d'investissements, les instabilités politiques à l'intérieur du pays et l'oppression exercée par les maisons de commerce sur les producteurs. Tous ces facteurs ont marqué et déterminé le cours du modèle d'agro-exportation et de l'économie vénézuélienne qui, bien qu'elle ait expérimenté une augmentation de la production et de la demande, n'a pas vraiment eu une tendance positive. Ce scénario se poursuivra même pendant les premières années du XXe siècle, mais de nouveaux facteurs s'ajouteront qui contribueront à la fin de la période d'agro-exportation du Venezuela.

D'une part, le début de la Première Guerre mondiale (1914) a eu un effet décisif sur l'économie vénézuélienne. Les investissements extérieurs, dont la plupart provenaient des Allemands et des Anglais, commençait à disparaître. Cela plaça l'économie du Venezuela dans une situation critique, en raison de sa dépendance à des capitaux étrangers et de la faible demande de produits agricoles⁴⁸. D'autre part, la naissance de l'industrie pétrolière au Venezuela commença, ce qui métra un terme à la période agricole. De cette façon, et compte tenu de la chute continue du modèle d'agro-exportation, dès les années 20, le pétrole commença à grimper

⁴⁶ Il convient de noter que, étant donné que le Venezuela a été soumis à différents conflits internes guerriers et politiques tout au long du XIXe siècle, les investissements de l'État ont été majoritairement dirigés vers le secteur militaire. En: Troconis Germán, Pacheco, « Economía y agricultura en Venezuela durante los años del general Cipriano Castro, 1899-1908 », *Revista Agroalimentaria*, Vol. 22, n° 42, 2016, p. 89.

⁴⁷ Soto, Oscar David, « Venezuela: Agro y Petróleo », *Nueva Sociedad*, n° 41, 1979, p. 68. | Bautista Puerta, Lorena, « La inversión extranjera en Venezuela: de las casas comerciales a las compañías petroleras (1850-1975) », *Tiempo y Espacio*, Vol. XXXIII, n° 63, 2015, p. 23.

⁴⁸ Troconis Germán, Pacheco, « Economía y agricultura en Venezuela durante los años del general Cipriano Castro, 1899-1908 », *Revista Agroalimentaria*, Vol. 22, n° 42, 2016, p. 84-85.

dans les statistiques des exportations vénézuéliennes. Ainsi, en 1926, le pétrole remplaça le café comme principal produit d'exportation⁴⁹, marquant une nouvelle étape économique pour le Venezuela. Néanmoins, ce n'est qu'en 1929, avec la grande crise économique mondiale, que l'on pourra considérer la phase agricole vénézuélienne est terminée, parce que, selon les mots de Rafael Cartay, la situation du modèle agricole est irréversible, en raison de la baisse du pouvoir d'achat des nations industrielles, qui se traduit par une diminution de la demande de produits agricoles⁵⁰.

⁴⁹ Puerta Bautista, Lorena, « La economía venezolana antes del petróleo », *Blog sur économie internationale*. Mis en ligne le 4 mai 2015, consulté le 6 mai 2020. URL: <http://masterecointerucv.blogspot.com/2015/05/la-economia-venezolana-antes-del.html>

⁵⁰ Puerta Bautista, Lorena, « La economía venezolana antes del petróleo », *Blog sur économie internationale*. Mis en ligne le 4 mai 2015, consulté le 6 mai 2020. URL: <http://masterecointerucv.blogspot.com/2015/05/la-economia-venezolana-antes-del.html>

CONCLUSIONS

De cette façon, et sur la base de ce qui précède, nous pouvons établir que le XIXe siècle a offert de nombreux changements divers. D'un côté, le développement industriel progressif des pays développés, et d'autre côté, les mouvements d'émancipation dans une grande partie de l'Amérique latine. Bien que ces deux processus fussent distants l'un de l'autre par leur origine et leur signification propres, ils furent les détonateurs des nouvelles relations économiques qui se sont établies tout au long de ce siècle. Cela fut rendu possible par la recherche d'investissements étrangers par les nouvelles nations indépendantes, par les intérêts de l'Europe et des États-Unis à élargir leurs marchés. Ainsi, la dynamique de ces connexions de marché fut basée sur la production et l'échange de matières premières par l'Amérique latine, et de produits manufacturés par les pays industrialisés.

Dans le cas de la Venezuela, ces liens furent possibles grâce à l'apparition des maisons de commerce, qui, comme nous l'avons vu, ont servi d'intermédiaire entre les ports européens et américains, avec les ports vénézuéliens. Ces entités commerciales ont contribué à l'obtention d'une certaine stabilité économique, car elles étaient chargées de mettre sur le marché international les produits agricoles produits par le Venezuela. Par conséquent, et en raison de l'augmentation de la demande de café, au milieu du XIXe siècle, le café est devenu le principal produit d'exportation. Cela a généré une intensification de la production de café du pays et a marqué le début de l'économie d'une nouvelle nation indépendante.

Ainsi, grâce à l'intensification du secteur du café, les maisons de commerce commencèrent à investir dans le développement des chemins de fer et des lignes de pénétration. Cette mesure visait à accroître l'efficacité de la circulation des produits et incrémenter les zones de production, afin de répondre aux demandes continues et croissantes des pays industrialisés. Cependant, bien que ces constructions représentassent la base des connexions internes du pays, elles ne furent pas développées avec cet objectif. Toutefois, et malgré les investissements réalisés par ces entités commerciales dans de nouvelles voies de communication, le Venezuela restait un pays très fragmenté sur le plan routier dont la plus grande partie du territoire était encore inexplorée. Par conséquent, le schéma d'organisation urbaine ne fut pas vraiment affecté, malgré la création des nœuds intermédiaires, qui ont cherché à élargir les zones d'influence des ports et des villes les plus importantes. Au contraire, cela a renforcé l'organisation spatiale héritée de la période coloniale, basée sur une plus grande présence de la population dans les zones andines et côtières.

Néanmoins, en raison des diverses crises économiques qui ont affecté le marché mondial et des conflits armés qui se poursuivaient au Venezuela, la stabilité économique relative a été affectée. À la fin du XIXe siècle, l'économie vénézuélienne de l'agro-exportation avait entamé un déclin dont elle ne réussit pas à se rétablir. Cela était dû à la dépendance du Venezuela par rapport aux revenus de ses produits agricoles, qui étaient soumis aux variations constantes des demandes et des prix du marché international. Ainsi, tant l'État vénézuélien que les producteurs perçurent un faible profit et leur capacité à investir en nouvelles méthodes et outils de production agricole fut limitée ; compromettant ainsi leur productivité et leur compétitivité. Cela conduisit ces derniers à contracter des dettes avec les maisons de commerce, et à se soumettre aux conditions que celles-ci établirent. Cela s'explique car comme nous l'avons déterminé, ces entités présentaient des avantages à la fois parce qu'elles étaient soutenues par des capitaux étrangers et parce qu'elles maintenaient le contrôle des importations et des exportations du pays.

Ainsi, les dettes se sont accrues et, face à l'impossibilité de paiement des producteurs vénézuéliens, les maisons de commerce sont devenues propriétaires de leurs terres dans certains cas. Cela a contribué encore davantage au faible rendement et à la faible compétitivité que cette nation pouvait offrir aux autres pays producteurs. Par conséquent, le Venezuela entra dans le XXe siècle comme une nation pauvre, avec une grande déconnexion interne et une économie mourante. Néanmoins, et paradoxalement, l'industrie pétrolière vénézuélienne émergeait, et a commencé à grimper dans les statistiques d'exportation à grande vitesse à partir de la deuxième décennie de ce siècle. De cette manière, le pétrole ne mit pas seulement fin au modèle d'agro-exportation, en dépassant le café comme principal produit d'exportation ; mais il sauva l'économie vénézuélienne de sa situation infructueuse. Par conséquent, cet hydrocarbure plongera le Venezuela dans une autre réalité (économique, sociale et politique) et le représentera comme un moteur productif pendant tout le XXe siècle, comme nous l'expliquerons dans le prochain chapitre de cette recherche.

CHAPITRE 2

Le Venezuela pétrolier.

Abstract

Since the emergence of exploitation in Venezuela at the beginning of the 20th century, the oil corporations had a very specific impact on the urban landscape, through the construction of all the infrastructure required for the development of such industrial activity. However, in the middle of the 20th century, through the creation of an unheard-of legal oil framework, the Venezuelan State forced the most significant oil companies operating in Venezuela to have more physical presence in the country. Thus, this chapter will address the most meaningful national and international events related to the oil industry in Venezuela and the relationships established between several oil corporations and the various Venezuelan governments. To define the main factors that influenced and motivated the oil companies to move a sector from their world headquarters to the Venezuelan state capital. Therefore, in principle, it is explored in a general way the beginnings of modern oil exploitation and the first processes of artisanal oil production in Venezuela at the end of the 19th century.

Furthermore, the process of transformation of this country into an oil producer nation, through the first concessions, the first laws, and the substitution of coffee for oil as the main export product, is also addressed. Moreover, is analyzed the interest reinforcement of the most significant oil companies operating in Venezuela, from the hydrocarbon law of 1943 and the well-known fifty-fifty to the end of the concessions policy and the process towards the nationalization of the Venezuelan oil industry.

Comme nous l'avons déterminé au début du chapitre précédent, l'analyse de la situation dans laquelle le Venezuela s'est trouvé lié au modèle de l'agro-exportation durant les dernières décennies du XIXe siècle et les premières années du XXe siècle est importante pour la progression de cette recherche. En effet, elle nous fournit le point de référence nécessaire pour comprendre l'impact et l'importance de la naissance et du développement de cette industrie pétrolière dans le pays. Par conséquent, et comme nous l'établîmes, cette dernière trouva une nation arriérée, avec un faible développement routier entre ses régions et, surtout, avec l'incapacité économique d'investir dans l'amélioration de la production agricole. Par suite, et compte tenu des conclusions obtenues dans la section précédente, ce chapitre propose l'analyse des débuts et des progrès de l'industrie pétrolière vénézuélienne jusqu'à sa nationalisation. Ainsi, nous pourrions déterminer de manière générale l'influence que l'exploitation du pétrole eut sur l'urbanisation et la modernisation du pays ; les événements nationaux et internationaux les plus significatifs liés à cette activité productive ; les relations qui s'établirent entre les compagnies pétrolières et les gouvernements vénézuéliens ; les politiques vénézuéliennes les plus pertinentes en matière d'hydrocarbures, etc. Nous serons ainsi en mesure de définir les principaux facteurs qui influencèrent et motivèrent les compagnies pétrolières à déplacer un secteur de leur siège administratif principal au niveau mondial, vers la ville de Caracas.

2.1. Contexte et débuts du Venezuela pétrolier.

Le pétrole issu de son exploitation commerciale devint un élément indispensable pour la société moderne. Cependant, cet hydrocarbure était déjà connu dans l'antiquité, car il s'infiltrait à travers les roches et remontait, apparaissant dans certains secteurs de la surface. Ainsi, ce dernier était déjà utilisé comme dans le cas des indigènes du lac Maracaibo-Venezuela, où il était employé de manière artisanale (à des fins médicales, comme étanchéité des bateaux, etc.). Ces communautés autochtones l'appelaient « *Menes* »¹. Néanmoins, cette vision et l'utilisation de cette ressource naturelle subirent un changement décisif au milieu du XIXe siècle, lorsque la célèbre fièvre du pétrole se développa.

¹ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 16.

De cette manière, et comme le déclare Alfredo Sarli Cilento « Les premiers puits de pétrole furent forés à Hanovre, en Allemagne, entre 1857 et 1859 »². Cependant, ce fut en Pennsylvanie (États-Unis) que l'histoire naquit lorsque Edwin Drake (plus connu sous le nom de colonel Drake) est devenu le premier homme à forer un puits de pétrole dans ce pays en 1859³, à une profondeur d'environ 20 mètres⁴. À partir de ce moment, cette ressource commença à être beaucoup plus appréciée et, que peu à peu, diverses opérations de forage furent lancées. Après quelques années, les explorateurs comprirent les conditions géologiques qui indiquaient la présence de pétrole, déclenchant une frénésie dans la recherche de ce dernier. Dorénavant, en quelques années et malgré la guerre civile américaine (1860-1865), la fameuse fièvre de l'or noir se répandit dans tous les coins des États-Unis, changeant complètement son paysage⁵.

C'est ainsi que le paysage américain commença à se transformer. Peu après le premier forage du colonel Drake, plusieurs compagnies pétrolières apparurent, et, grâce à leurs activités d'extraction du pétrole, firent des tours pétrolières des éléments emblématiques de l'environnement. Néanmoins, en raison de l'essor de cette activité de production, des problèmes de surproduction, de stockage et de transport apparurent. Sur la base de ce chaos, émergea la *Standard Oil Company (SOC)* de John D. Rockefeller. Cette compagnie mis en place un système de transport, de raffinage-commercialisation et de production ultérieure, qui continua à être utilisé jusqu'au milieu du XXe siècle⁶. Selon ce modèle, en quelques années, cette entreprise établit un monopole de production aux États-Unis, ainsi que dans de petites réserves dans le monde entier⁷. Il convient de noter que cela fut possible par la législation américaine. Cette loi aux États-Unis établissait que les ressources situées dans le sous-sol n'étaient pas la

² Cilento Sarli, Alfredo, « Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (Conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica) » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 112. Citation originale : « Los primeros pozos de petróleo se perforaron en Hannover, Alemania, entre 1857 y 1859 ».

³ Il convient de noter que quatre ans avant le premier forage du colonel Drake en 1855, le chimiste Benjamin Silliman avait annoncé dans un rapport les différentes utilisations que le pétrole pouvait avoir. Cela encouragea la recherche et l'augmentation de l'intérêt économique de cet hydrocarbure, en particulier pour le développement et l'amélioration de l'éclairage public. Ultérieurement, avec les progrès et l'amélioration de l'industrie automobile, l'utilisation du pétrole fut stimulée et, par conséquent, sa place dans la société moderne fut consolidée. En: Cilento Sarli, Alfredo, « Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (Conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica) » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 111-112.

⁴ Oteyza, Carlos, *El reventón. Los inicios de la producción petrolera en Venezuela (1883-1943)*, Cine Archivo, 2008, 54 minutes.

⁵ Beaurenaut, Jean-Pierre et Billon, Yves, *L'épopée de l'or noir : L'âge d'or des majors*, Zaradoc Films, 2004, 52 minutes.

⁶ *Ídem.*

⁷ Cilento Sarli, Alfredo, « Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (Conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica) » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 112.

propriété de l'État, ce qui motiva des milliers de petits propriétaires terriens à se lancer dans la recherche et l'exploitation du pétrole sur toutes les terres possibles.

À la fin du XIXe siècle, après quelques décennies d'exploitation, les États-Unis disposaient déjà d'une industrie pétrolière mature, avec une présence internationale. Le pétrole avait déjà établi son importance au sein de la société. Nonobstant, il a fallu attendre la Première puis la Seconde Guerre mondiale pour que la pertinence et la valeur de cette ressource soient ratifiées ; en raison du rôle qu'elle jouait comme combustible dans le domaine militaire⁸. Il faut souligner que l'utilisation de cet hydrocarbure comme élément crucial pendant la guerre fut possible grâce aux processus d'exploration et d'exploitation initiés par différentes compagnies telles que *SOC* et *Royal Dutch Shell (RDS)*. Ces activités furent développées à la fois en Amérique latine et au Moyen-Orient sur la base de concessions⁹. Ce modèle permettait aux entreprises d'extraire les ressources en échange d'une taxe déterminée par les gouvernements de chaque pays, qui étaient les propriétaires du sous-sol et, par conséquent, des ressources naturelles¹⁰. Il y a lieu de préciser que cette modalité de production à partir de concessions était due à l'impossibilité économique et au manque de connaissances techniques des nations, pour pouvoir développer une industrie pétrolière¹¹. Cependant, même en utilisant ce système de contrats, les revenus que les pays tiraient de l'exploitation étaient dérisoires, surtout si on les compare aux bénéfices obtenus par les compagnies pétrolières. Néanmoins, c'est dans cette situation que naquit l'industrie pétrolière au Venezuela.

2.1.1. Une production artisanale

Pendant la période coloniale, la couronne espagnole, par le biais de différentes lois, s'attribuait les ressources naturelles métalliques et non-métalliques du sous-sol. Ces ordonnances furent d'abord appliquées et étendues au Venezuela en 1584 (Ordonnance *San*

⁸ Martín Frechilla, Juan José, « Ni bendito ni maldito. Visión de conjunto del impacto del petróleo en la sociedad venezolana » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 23.

⁹ Le système de concessions était un instrument par lequel les gouvernements de certains pays donnaient des permis pour l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles aux compagnies pétrolières ou minières. En : Site web officiel de PDVSA. Consulté le 15 avril 2020. http://www.pdvsa.com/index.php?option=com_content&view=article&id=8917&Itemid=569&lang=es

¹⁰ Oteyza, Carlos, *El reventón. Los inicios de la producción petrolera en Venezuela (1883-1943)*, Cine Archivo, 2008, 54 minutes. | Dávila, Luis Ricardo, « Petróleo, Cultura y Sociedad en Venezuela », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 10 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/22930979/Petr%C3%B3leo_Cultura_y_Sociedad_en_Venezuela

¹¹ Trinca Figuera, Delfina, « Venezuela y el encuentro de dos temporalidades », *Revista geográfica venezolana*, Vol. 41, n° 1, 2000, p. 69.

Lorenzo) puis en 1784 (Ordonnance minière de la Nouvelle Espagne)¹². Cependant, après différentes guerres et plus tard l'indépendance, tous les biens furent transférés à l'État de la nouvelle nation¹³. C'est à partir de ce moment que la figure du président apparut comme la seule capable de passer des contrats et d'accorder des autorisations pour l'exploitation du sous-sol¹⁴. Ainsi, l'utilisation du souterrain était toujours régie par la même logique que celle de l'ordonnance de 1784, mais c'était l'État qui administrait et réglementait les ressources naturelles dans ce dernier¹⁵.

Nonobstant, en 1854, le premier code minier national du Venezuela fut créé. Cela entraîna l'abrogation de l'ancienne ordonnance (1784). Plus tard, et grâce à la constitution de 1864¹⁶, les deux premières concessions pétrolières au Venezuela furent accordées en 1866. Celles-ci furent fournies pour une période de vingt ans et avec une taxe correspondante. Toutefois, aucun de ces deux dernières ne réussirent à exploiter le pétrole et expirèrent¹⁷. Il convient de souligner que ces concessions furent obtenues dans une période proche du premier forage aux États-Unis (1859, réalisé par le colonel Drake). Nous pourrions dire alors, d'une façon ou d'une autre, qu'un certain intérêt pour le pétrole au Venezuela avait déjà commencé, et surtout pour sa présence à la surface dans certaines zones du pays.

De cette manière, en 1878, la première concession pétrolière fut attribuée. Elle a été donnée à Manuel Antonio Pulido dans l'État de Táchira, pour une période de cinquante ans. L'intérêt de contracter cette concession résidait dans la présence de pétrole en surface qui, comme nous l'avons commenté précédemment, s'infiltrait à travers les roches et remontait. Par conséquent, afin de pouvoir exploiter et utiliser cet hydrocarbure, la compagnie *Petrolia del Tachira* fut fondée. Néanmoins, aucun des fondateurs ne savait comment cette activité devait être développée, si bien que l'un des actionnaires fit un voyage vers Pennsylvanie. À partir de cette expédition, l'entreprise acquit la connaissance des procédures d'extraction du pétrole, et les machines nécessaires à l'exploitation furent transférées au Venezuela. Par la suite, en 1883, le forage du puits *Eureka* commença à la ferme de la *Alquitrana* (état de Tachira), avec une production de 230 litres par jour, qui étaient raffinés et utilisés comme kérosène dans les

¹² Penso Acero, Yldefonso, « Análisis histórico de la legislación petrolera en Venezuela », *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, n° 25, 2014, p. 87.

¹³ Le libérateur Simon Bolívar, par un décret de 1929, transféra tous les biens qui appartenaient au roi d'Espagne, aux mains de la nation. En : *Ídem*.

¹⁴ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 19.

¹⁵ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 18.

¹⁶ Cette constitution reconnaît à l'État comme propriétaire et administrateur des ressources naturelles (mines et hydrocarbures).

¹⁷ *Ibidem*. p. 19.

villages voisins¹⁸. Pour cette raison, nous pourrions considérer que les débuts de l'extraction du pétrole au Venezuela ne furent pas si éloignés de ceux des États-Unis. Cependant, ils différaient en termes de productivité, de technologie et d'effets sur l'économie nationale.

Nonobstant, comme le dit Edwin Lieuwen « Bien que la compagnie fût la première à exploiter le pétrole, elle ne peut être considérée comme un précurseur. Ses activités et ses marchés étaient isolés et elle avait peu d'influence sur le développement ultérieur de l'industrie »¹⁹. Cependant, nous devons tenir compte de la considération d'Arellano Cárdenas Alfonso, bien qu'au départ, cette petite entreprise possédait un marché indépendant du pays (en raison du manque des voies de communication du Venezuela), dans les années 1920 et au début des années 1930, cette compagnie distribuait de l'essence et d'autres dérivés dans toute la région, et hors de celle-ci²⁰. En outre, comme l'établi Francisco Mieres, *Petrolia del Táchira* fut la première tentative d'exploitation pétrolière nationale avec une production de 600 gallons de pétrole par mois²¹. Par conséquent, et sur la base de ces déclarations, nous pourrions dire que cette petite entreprise marqua le début de ce qui fut plus tard l'industrie pétrolière vénézuélienne. De même, bien que sa production, ses capacités techniques et son impact ne puissent être comparés à ceux des grandes transnationales anglo-néerlandaises et américaines, elle fut la première à s'intéresser à l'extraction et au raffinage du pétrole vénézuélien à des fins commerciales.

2.1.2. Premières grandes concessions

Par conséquent, dès la fin du XIXe et le début du XXe siècle, le pétrole avait acquis une grande importance dans la société ; la création des deux plus grandes compagnies pétrolières (*SOC*²² et *RDS*) réaffirmèrent ce fait. Ces dernières maintinrent une grande force d'exploitation

¹⁸ Oteyza, Carlos, *El reventón. Los inicios de la producción petrolera en Venezuela (1883-1943)*, Cine Archivo 2008, 54 minutes.

¹⁹ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 19. Citation originale : « Aunque la compañía fue la primera en explotar el petróleo, no se la puede considerar precursora. Sus actividades y mercados estaban aislados y ejerció poca influencia en el desarrollo posterior de la industria ».

²⁰ Arellano Cárdenas, Alfonso J., « *Petrolia, urbanae res* » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 66, 94-95.

²¹ Darwich, Gregorio, « *Petróleo en Venezuela: experiencias del siglo XX* », *Espacio Abierto Cuaderno Venezolano de Sociología*, Vol. 23, n°1, janvier-mars 2014, p. 110.

²² « En 1911, un tribunal anti-monopole prend une décision historique : dissoudre *Standard Oil Company* et la démembrer en plusieurs sociétés. Parmi les entreprises résultant de cette décision figurent *SOC New Jersey* et *SOC New York* (...) *SOC California* (...) et *SOC Indiana* ». En : Cáceres, Alejandro E., « *La Creole Petroleum Corporation en Venezuela : la gran fusión petrolera de los años cuarenta* », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 20 avril 2020. URL :

et de production dans le monde entier pendant une grande partie du XXe siècle. Toutefois, pour revenir au contexte vénézuélien, toutes les concessions accordées à la fin du XIXe siècle, comme celle obtenue par *Petrolia del Táchira*, étaient conditionnées par le premier code minier du Venezuela (1854)²³. Cependant, pour l'année 1904, pendant la période présidentielle de Cipriano Castro, une nouvelle loi minière fut publiée, qui marqua le sort des concessions suivantes²⁴. Cette législation établissait que le président pouvait accorder des permis d'exploitation (asphalte, pétrole, goudron, etc.) sans l'acceptation du congrès vénézuélien. En outre, une taxe supplémentaire fut ajoutée pour le droit d'exportation (quatre bolivars par tonne)²⁵. L'année suivante, une nouvelle taxe annuelle par hectare de terre agricole fut introduite (deux bolivars)²⁶.

Par la suite, en 1907, le président Castro accorda plusieurs concessions à des personnes qui lui étaient proches ; celles-ci couvraient de vastes régions du Venezuela, mais elles étaient principalement destinées à l'exploitation de l'asphalte²⁷. Un seul de ces permis fut attribué spécifiquement pour l'exploitation pétrolière²⁸. La stratégie appliquée par le président était que ses proches fassent de bonnes affaires avec les concessions ; en outre, et comme nous l'avons déjà déterminé, ce système fut utilisé par l'État vénézuélien, car il ne pouvait pas développer l'activité pétrolière par lui-même, et, aussi parce qu'il ne pouvait pas tirer profit du pétrole en tant que consommateur. Les concessionnaires vendirent donc leurs permis à des entreprises étrangères, qui disposaient du capital nécessaire pour faire face aux dépenses liées aux processus d'exploration et d'exploitation (tableau n°1).

https://www.academia.edu/33766494/La_Creole_Petroleum_Corporation_en_Venezuela_la_gran_fusi%C3%B3n_petrolera_de_los_a%C3%B1os_cuarenta_en_Latino_America_Creole_Petroleum_Corporation_in_Venezuela_The_largest_oil_merger_of_1940s_in_Latin_America

²³ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 18-19.

²⁴ Pour en savoir plus sur l'histoire et le développement de l'activité minière, consulter : Paülo, Angel, « Evolución histórica de la minería venezolana desde la precolonia hasta nuestros días », *ResearchGate portail académique*. Consulté le 20 avril 2020. URL : https://www.researchgate.net/publication/303594426_Evolucion_historica_de_la_mineria_venezolana_desde_la_precolonia_hasta_nuestros_dias

²⁵ Penso Acero, Yldefonso, « Análisis histórico de la legislación petrolera en Venezuela », *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, n° 25, 2014, p. 88.

²⁶ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 23.

²⁷ « Le gouvernement décida que puisque l'asphalte était à l'origine du pétrole, la concession de l'un incluait la concession de l'autre ». En : *Ibidem*. p. 25.

²⁸ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 19.

Titulaire	Localisation	Extension	Acheteur
Andrés Jorge Vigas	District <i>Colón</i> - État de Zulia	2 millions d'ha.	<i>Colon Development Company</i>
Antonio Aranguren	Districts <i>Bolívar</i> et <i>Maracaibo</i> - État de Zulia	1 millions d'ha.	<i>Venezuelan Oil Concessions</i>
Francisco Jiménez Arráiz	Districts <i>Acosta</i> et <i>Zamora</i> - État de Zulia District <i>Silva</i> - État Lara	Plus d'un demi-million d'ha.	<i>North Venezuelan Petroleum</i>
Bernabé Planas	District <i>Cochivacoa</i> - État Falcón	Environ un demi-million d'ha.	<i>British Controlled Oilfields</i>

Tableau n° 1 - Concessions accordées par Cipriano Castro en 1907.

Il y a lieu de signaler que, comme le montre le tableau précédent, ces concessions pourraient être transférées à des entreprises étrangères. Toutefois, elles ne pouvaient en aucun cas être transférées à des gouvernements étrangers²⁹. Ainsi, une fois ces permis obtenus, les compagnies disposaient d'une période limitée d'exploration, d'une taxe de surface et d'exploitation³⁰. Par conséquent, ces réglementations et ces taxes sont à l'origine des relations entre l'État vénézuélien et les transnationales pétrolières, de même, des premières tentatives d'élaboration de mécanismes législatifs visant à obtenir des avantages pour le pays. Néanmoins, comme l'affirme Edwin Lieuwen :

« Malgré cette politique libérale de concession, Castro ne rendit pas le Venezuela très attractif pour les multinationales. Les révoltes nationales et les difficultés monétaires internationales décourageaient les investissements (...). Par contre, sous la main ferme de Días, le Mexique offrait beaucoup plus d'attractions aux compagnies pétrolières »³¹.

Cependant³², en 1908, le général Juan Vicente Gómez arriva au pouvoir par un coup d'État, qui généra un processus de stabilisation dans les domaines économique, politique et social. Ce

²⁹ Dávila, Luis Ricardo, « Petróleo, Cultura y Sociedad en Venezuela », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 10 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/22930979/Petr%C3%B3leo_Cultura_y_Sociedad_en_Venezuela

³⁰ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 26.

³¹ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 27. Citation originale : « A pesar de esta liberal política concesionaria, Castro no hizo a Venezuela muy atrayente para las compañías extranjeras. Las revueltas interiores y las dificultades monetarias internacionales desalentaban las inversiones (...). En cambio, bajo la firme mano de Días, México ofrecía muchos más atractivos para las empresas petroleras ».

³² Il faut savoir que les premières explorations et par conséquent le premier forage d'un puits de pétrole au Mexique eut lieu en 1869. Par conséquent, l'arrivée des investisseurs et le forage d'autres champs pétrolifères furent générés beaucoup plus tôt que par rapport au Venezuela, réalisant en 1901 l'exploitation du pétrole à caractère industriel. Ainsi, le Mexique avait déjà quelques années d'avance en ce qui concerne les questions pétrolières. En : Ibarra

nouveau gouvernement trouva un pays avec d'importantes dettes qui avaient été contractées par les administrations précédentes ; dorénavant, ce dernier décida de lancer des invitations aux investisseurs et entreprises étrangers suivant le même système de concession (tableau n° 2). En outre, à partir de 1911, avec la chute du président mexicain Porfirio Diaz, une période d'instabilité commença au Mexique qui impactant du même coup l'intérêt d'investir au Venezuela³³. Plus tard, à partir de 1912, un géologue américain (Ralph Arnold) dirigea une expédition, qui avait pour objectif de parcourir le Venezuela à la recherche de pétrole (l'expédition fut lancée par *General Asphalt*)³⁴. Ainsi, après la reconnaissance et la confirmation de la présence de pétrole, en 1912, *New York & Bermudez Company* (filiale de la *RDS*) réalisa le premier forage de nature commerciale dans le puits *Bababui I*³⁵. En outre, en 1913, *RDS* acquit le contrôle de *Caribbean Petroleum* (anciennement une filiale de *General Asphalt*), en raison d'un manque de ressources pour mener les processus d'exploration et de forage³⁶. Il convient de l'abrégé, et comme nous l'avons déjà dit, le Venezuela était encore un pays possédant une infrastructure routière, quasi-inexistante, de sorte que les entreprises en quête de pétrole devaient investir de grosses sommes d'argent dans la construction de réseaux routiers pour entrer sur le territoire vénézuélien.

Plus tard, après que *RDS* absorba et continua avec les activités de la *Caribbean Petroleum* ; cette dernière foras en 1914 le puits *Zumaque I*, qui fit découvrir le potentiel pétrolier possédé par le Venezuela, faisant de ce pays un lieu prometteur pour les investissements étrangers³⁷. Cependant, le début de la Première Guerre mondiale (1914) marqua les débuts de l'industrie pétrolière vénézuélienne, en raison des difficultés de transport des instruments et des machines, ce qui obligea les compagnies pétrolières à réduire leurs activités d'exploration et de forage³⁸.

Sarlat, Rosalía, *La explotación petrolera mexicana frente a la conservación de la biodiversidad en el régimen jurídico internacional*, México D.F., UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2003, p. 42-43.

³³ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 28-29.

³⁴ Cáceres, Alejandro E., « Sector petróleo: desarrollo de una industria en volatilidad » dans Spiritto Fernando, Straka Tomás (dir.), *La economía venezolana en el siglo XX. Perspectiva sectorial*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2018, p. 51.

³⁵ Arráiz Lucca, Rafael, *El petróleo en Venezuela una historia global*, Editorial Alfa, 2016.

³⁶ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 31.

³⁷ Koeneke Ramírez, Herbert, « El rentismo petrolero en la cultura política del venezolano » dans Peña Carlos (dir.), *Venezuela y su tradición rentista: visiones, enfoques y evidencias*, Buenos Aires, CLACSO, 2017, p. 16.

³⁸ Cáceres, Alejandro E., « De las concesiones a la nueva PDVSA: cien años de industria petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 302

Néanmoins, en 1917, *RDS* construisit la raffinerie de *San Lorenzo*³⁹, dont le but fut d'approvisionner le marché intérieur et de commencer à exporter le pétrole vénézuélien⁴⁰.

D'autre part, le gouvernement vénézuélien n'accorda de nouvelles concessions qu'un an après la fin des hostilités. En raison du rôle important joué par le pétrole dans cette guerre, l'État déclara que cet hydrocarbure et les avantages économiques qu'il pourrait offrir à la nation devraient être étudiés plus en détail⁴¹. Cependant, malgré cette situation, *RDS* avait déjà acquis de vastes et lucratives étendues de terre au Venezuela (tableau n°3). Ainsi, les Britanniques et les Néerlandais obtinrent le contrôle total initial de l'exploitation pétrolière au Venezuela. Par ailleurs, il est important de souligner que les entreprises et les investisseurs des États-Unis ne s'intéressaient pas encore au pétrole vénézuélien, puisque leur industrie pétrolière satisfaisait la demande intérieure, en plus d'avoir des intérêts importants au Mexique et en Roumanie⁴².

Titulaire	Localisation	Extension	Acheteur
Jhon Allen Tregelles *	Douze des vingt États du Venezuela	27 millions d'ha.	<i>Caribbean Petroleum Company</i>
Rafael Max Valladares	Districts <i>Benítez</i> - État de Sucre	Environ 273.300 ha.	<i>New York & Bermudez Company</i>

Tableau n° 2 - Concessions accordées par Juan Vicente Gómez en 1909-1910. (*) Cette concession expira et fut ensuite accordée à Rafael Max Valladares, qui la transféra à la *Caribbean Petroleum Company*. De même, il est important de noter les dimensions de la concession accordée à John Allen Tregelles, qui possédait près d'un tiers de la surface totale du Venezuela. Également, il convient de souligner que tant *Caribbean Petroleum Company* et *New York & Bermudez Company* étaient toutes deux des filiales de *General Asphalt* (qui fut ultérieurement acquis par *Royal Dutch Shell*).

En outre, il convient de noter que, durant les débuts de l'exploitation pétrolière au Venezuela, la présence des compagnies était limitée. Elles construisirent certains champs de pétrole et jusqu'à ce moment-là, il n'y eut qu'une seule raffinerie (*San Lorenzo*). Par conséquent, la plupart du pétrole brut fut déplacé pour être raffiné à Aruba et à Curaçao. Selon Alfredo Cilento Sarli, plusieurs facteurs conditionnèrent les compagnies pétrolières à effectuer le processus de

³⁹ À cette époque, la raffinerie de *San Lorenzo* était l'une des plus modernes du monde. Les compagnies pétrolières virent dans le Venezuela une occasion de tester et d'incorporer de nouvelles technologies dans la production de pétrole, c'est pourquoi le pays devint un centre d'expérimentation. En : Cilento Sarli, Alfredo, « Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (Conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica) » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 151.

⁴⁰ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 22.

⁴¹ *Ídem*.

⁴² Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 30-32,39.

raffinage en dehors du Venezuela. D'une part, la barre du lac Maracaibo dans le secteur ouest du pays et la barre de Maturín dans la région orientale ; ces éléments naturels empêchaient l'accès des grands pétroliers. D'autre part, le manque d'intérêt de Juan Vicente Gómez pour encourager cette activité dans le pays⁴³. Cependant, le pétrole gagna de plus en plus d'importance pour le Venezuela, ainsi que les bénéfices qui pouvaient en être obtenus. Néanmoins, ce nouveau modèle de production suivit les lignes directrices du système agro-exportateur vénézuélien, avec une structure de production largement orientée vers l'exportation.

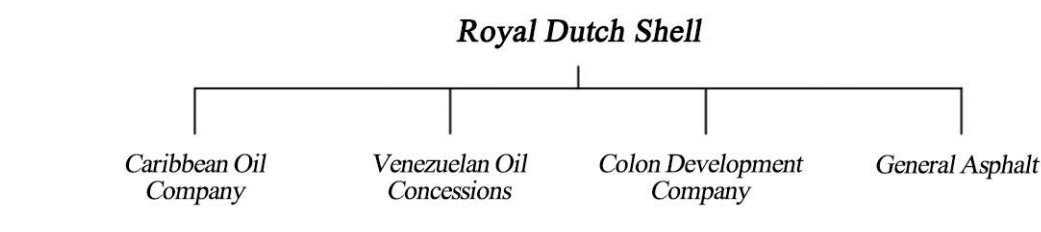


Figure n° 1 – Principales filiales de *Royal Dutch Shell*. Ce figure indique les principales filiales possédées par *Royal Dutch Shell* au début de l'exploitation pétrolière au Venezuela. Il faut savoir que, de grandes corporations comme celle-ci possédaient de nombreuses filiales, ce qui était une stratégie pour pouvoir acquérir de plus des concessions pétrolières et ainsi augmenter les chances de trouver des puits productifs.

2.2. Processus de transformation du Venezuela en un pays pétrolier

Comme nous l'avons déjà dit, la Première Guerre mondiale ralentit les débuts de l'industrie pétrolière au Venezuela. Néanmoins, au cours de cet affrontement, l'importance du pétrole comme combustible et comme facteur décisif se manifesta. De ce fait, le territoire vénézuélien commença à être considéré par les investisseurs américains et les transnationales pétrolières. De même, cet intérêt naquit par rapport aux concessions importantes et lucratives que *RDS* avait obtenues, ainsi que de l'instabilité politique dans laquelle était le Mexique (en raison de divers conflits internes et coups d'État) ainsi de la chute du prix de sa production⁴⁴. En outre, comme l'indique William Sullivan, le Venezuela disposait du cadre législatif pétrolier le plus libéral d'Amérique latine⁴⁵. Par conséquent, entre la fin de la deuxième décennie et le début de la

⁴³ Cilento Sarli, Alfredo, « Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (Conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica) » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 138.

⁴⁴ Cáceres, Alejandro E., « De las concesiones a la nueva PDVSA: cien años de industria petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 303.

⁴⁵ Sánchez Figueroa, Lucia, « Le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien : un patrimoine toujours en activité », *e-Phaistos*, Vol. III, n°1, juin 2014, p. 114.

troisième, d'importantes réserves naturelles de pétrole furent découvertes dans le pays, ce qui provoqua une crise et, plus tard, la fermeture de la phase d'agro-exportation. D'autre part, compte tenu de la croissance de la production et de l'importance que cet hydrocarbure prenait dans les statistiques de l'économie vénézuélienne, le gouvernement décida d'analyser le fonctionnement de l'industrie pétrolière, afin de rechercher de plus grands bénéfices pour le pays.

2.2.1. Premières lois de pétrole

Il convient de noter que les premières concessions pétrolières attribuées (1907-1910) étaient soumises au code minier du Venezuela, mais elles n'avaient pas toutes les mêmes règles, ce qui représenta un problème majeur pour les gouvernements suivants. Cependant, comme nous l'avons déjà dit, elles symbolisèrent les premières tentatives de mécanismes légaux pour réguler l'activité pétrolière. En raison de cette variation des conditions, en 1918, une distinction fut faite pour la première fois entre les minéraux et les hydrocarbures ; en outre, il fut établi que ces derniers étaient à la disposition du président (ce qui détermina que l'État pouvait exploiter les hydrocarbures directement ou, par le biais de concessions). Par ailleurs, il fut précisé que ces contrats n'étaient que des permis de jouir des ressources foncières, donc, cela n'impliquait pas la vente des terres⁴⁶. En plus, la zone d'exploration de chaque concession fut définie (15.000 hectares) ; les parcelles d'exploitation (200 hectares) ; une taxe de surface en fonction de l'abondance du pétrole (2 à 5 bolivars) ; un canon de production (entre 8% et 15%) ; et il fut établi que les terres qui n'étaient pas explorées dans une période de 3 ans devaient être rendues au gouvernement⁴⁷. De cette manière, l'État vénézuélien cherchait à régulariser l'activité d'exploitation, évitant par le biais de différentes taxes que les compagnies pétrolières ne monopolisent pas de grandes quantités de terres improductives, et en les obligeant à se concurrencer.

Néanmoins, bien que le gouvernement vénézuélien ait fait de grands progrès au niveau législatif, les avantages pour le pays étaient encore moindres que dans d'autres pays producteurs comme le Mexique. Dans ce contexte, il fut décidé de créer pour l'année 1920 la première législation pétrolière vénézuélienne, où le pétrole était totalement séparé de toute autre

⁴⁶ Martín Frechilla, Juan José, « Ni bendito ni maldito. Visión de conjunto del impacto del petróleo en la sociedad venezolana » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 26.

⁴⁷ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 48.

législation⁴⁸. Cette loi déterminait une fois de plus que les concessions (pour 30 ans) n'impliquaient pas la propriété des terres ; les 200 hectares d'exploitation furent maintenus ; les taxes de surface augmentèrent à 7 bolivars ; le canon de production fut fixé à 10% ; une nouvelle taxe d'exploitation initiale fut ajoutée par hectare (10 bolivars) ; la quantité maximale de terres que toute entreprise pouvait posséder fut fixée (60 000 hectares) ; la zone d'exploration se réduisit (10 000 hectares). En outre, il fut décidé qu'une fois les terres furent explorées et sélectionnées, la moitié d'entre elles devaient être restituées au gouvernement vénézuélien (créant ainsi l'idée de réserves nationales). Enfin, les zones d'exploitation furent étendues aux lacs, à la mer, aux rivières et aux terres publiques⁴⁹. Il y a lieu de signaler que le développement progressif du cadre législatif pétrolier vénézuélien, provoqua un malaise parmi les compagnies pétrolières étrangères. D'une part, compte tenu du fait que certaines d'entre elles (filiales de RDS) avaient déjà obtenu des permis d'exploitation sous d'autres paramètres, et devaient à ce moment-là les modifier. D'autre part, les taxes représentaient un désavantage pour les nouvelles entreprises qui voulaient acquérir des concessions au Venezuela.

Par conséquent, au vu de ce scénario, les transnationales exercèrent une forte pression pour s'opposer à la nouvelle loi pétrolière vénézuélienne. Elles considéraient que le temps requis par le gouvernement était trop court pour effectuer l'exploration, le transport et le montage des machines nécessaires à l'exploitation. Ainsi, avec l'aide de l'ambassadeur et des compagnies américaines, en 1921, une nouvelle législation pétrolière fut promulguée, intégrant les conseils fournis par ces deux précédents⁵⁰. Donc, grâce à cette nouvelle loi, la zone d'exploitation fut augmentée (120 000 hectares) ; la taxe d'exploitation initiale se réduisit (7 bolivars par hectare). Désormais, les entreprises n'étaient plus obligées d'exploiter toutes les parcelles sélectionnées, car la taxe fixe initiale sur la zone d'exploitation fut jugée suffisante⁵¹. C'est ainsi que commencèrent les premières relations et les premiers conflits entre le gouvernement vénézuélien et les entreprises étrangères qui, au cours des décennies suivantes, marquèrent l'histoire pétrolière du Venezuela. Cependant, malgré la création d'une nouvelle réglementation (1921), il y avait encore un certain mécontentement et aucun acheteur potentiel. Les sociétés

⁴⁸ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 25.

⁴⁹ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 50.

⁵⁰ Cela faisait partie des pratiques diplomatiques menées par les États-Unis, lors des débuts de l'industrie pétrolière vénézuélienne. Ces mesures visaient à créer une atmosphère favorable aux compagnies pétrolières, ne respectant pas les cadres juridiques qui limiteraient les bénéfices de cette industrie. En : Darwich, Gregorio, « Petrónimo en Venezuela: experiencias del siglo XX », *Espacio Abierto Cuaderno Venezolano de Sociología*, Vol. 23, n° 1, janvier-mars 2014, p. 113.

⁵¹ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 52.

pétrolières déclarèrent que même cette législation présentait de nombreux inconvénients et devait être modifiée. Face à cette situation, le gouvernement comprit que, pour stimuler la croissance et le développement de l'industrie pétrolière au Venezuela, il devait céder aux demandes des compagnies pétrolières. Par conséquent, un nouveau règlement sur le pétrole fut créé en 1922.

De cette façon, cette nouvelle loi régit toutes les concessions accordées à partir de 1918. En outre, elle établit que toute personne intéressée par l'acquisition d'une concession devait dresser une carte et localiser la parcelle de terrain souhaitée (10 000 hectares) et soumettre sa demande au ministère vénézuélien du développement. De même, les zones d'exploitation furent augmentées (500 hectares) ; les concessions accordées étaient d'une durée de 40 ans ; une taxe d'exploration (10 cents par hectare), un droit d'exploitation initial (2 bolivars) et une taxe de surface (commençant à 2 bolivars et passant à 5 après 30 ans) devaient être payés ; la redevance de production fut déterminée par le prix du pétrole au port d'embarquement. Les concessions dont les zones de production étaient situées à plus de 250 km du rivage (sous-marins), eurent leurs impôts d'un quart. En outre, les compagnies pétrolières furent autorisées à exproprier et à occuper les terres nécessaires pour le forage de puits. Ainsi, cette loi fut ouvertement acceptée et acclamée par les hommes d'affaires du secteur pétrolier, de sorte qu'elle devint la réglementation de base de l'industrie pétrolière vénézuélienne jusqu'en 1943⁵². En conséquence, grâce à cette législation, les coûts de production au Venezuela furent beaucoup plus bas qu'aux États-Unis et dans d'autres pays producteurs du monde entier. Cela explique la croissance accélérée de ce pays en tant que producteur de pétrole, puis qu'entre 1925 et 1927, il passa de la cinquième à la troisième place en tant que producteur mondial de pétrole. Cependant, l'année suivante, il devint le deuxième plus important après les États-Unis⁵³. Sans aucun doute, au cours des années 1920, le Venezuela devint un grand pôle d'attraction pour les investisseurs étrangers grâce à ses politiques pétrolières très avantageuses, qui contribuèrent à la croissance exponentielle de son industrie pétrolière, et donc à la construction de la nation⁵⁴.

Toutefois, malgré le pic d'activité pétrolière au Venezuela, elle aurait pu être encore plus vigoureuse si la majeure partie du territoire vénézuélien n'avait pas souffert du manque de

⁵² Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 55.

⁵³ McBeth, Brian, « El impacto económico, político y social de las compañías petrolera en el Zulia, 1922-1935 » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 207-208.

⁵⁴ Il convient de noter que de 1918 jusqu'au milieu des années 1930, au Venezuela furent promulguées près de 10 lois sur les hydrocarbures. En : Penso Acero, Yldefonso, « Análisis histórico de la legislación petrolera en Venezuela », *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, n° 25, 2014, p. 89.

communication et, donc, une forte dislocation interne. La plus grande partie de ce pays était encore vierge, ce qui compliqua l'exploration par les géologues des compagnies pétrolières. En outre, et comme nous l'avons déjà commenté, des obstacles naturels (la barre du lac Maracaibo et la barre de Maturin) empêchèrent les grands bateaux pétroliers d'entrer et d'extraire de plus grandes quantités de pétrole. En conséquence, il existera une incertitude quant à la manière dont l'industrie pétrolière se serait développée sans ces limitations, et si elle avait été réalisée par des compagnies pétrolières étrangères.

2.2.2. Nouvelles concessions

Un an après la fin de la Première Guerre mondiale, en 1919, les compagnies pétrolières américaines eurent possibilité pour la première fois de demander des concessions au Venezuela. Toutefois, la plupart de ces derniers furent acquis par la *Maracaibo Oil Exploration Company (MOEC)*, qui s'occupait principalement de la commercialisation des permis plutôt que de l'exploration et de l'exploitation du pétrole⁵⁵. C'était ainsi qu'il y avait une faible présence des entreprises des États-Unis, parce que ces dernières pouvaient satisfaire la propre demande intérieure de ce pays. Cette situation fut prolongée jusqu'en 1922, malgré le fait que l'État vénézuélien créa un cadre juridique pétrolier très avantageux pour les entreprises étrangères. À ce moment-là, *RDS* était la seule société à maintenir une production commerciale, qui bien que lente à se développer, augmentait progressivement ses activités d'extraction et de raffinage. Ainsi, cette dernière avait déjà commencé la construction de toutes les infrastructures et équipements urbains pour ses employés, recréant les conditions de vie qu'ils avaient dans leur pays d'origine. En plus, cette compagnie commença la construction de routes et de voies de communication pour accélérer le transport du matériel, du personnel technique et ouvrier⁵⁶.

Face à cette situation, le gouvernement vénézuélien créa en 1923 la « *Compañía Venezolana de Petróleo* » (une entreprise dont l'objectif principal était d'acquérir les réserves nationales ainsi que d'autres concessions, de les vendre et d'agir en tant qu'agent intermédiaire). Cependant, elle n'eut pas beaucoup de succès au début. Cela est dû au fait que la loi pétrolière de 1922 interdisait l'acquisition de permis auprès du président ou d'autres responsables gouvernementaux. Néanmoins, et en dépit de la légalité discutable qui précéda cette compagnie, *SOC New Jersey* décida de réaliser des affaires avec la « *Compañía Venezolana de Petróleo* »

⁵⁵ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 59

⁵⁶ *Ibidem*, p. 60

(Cette décision fut prise en raison de la possibilité alarmante pour divers gouvernements que les intérêts allemands acquissent les permis d'exploitation pétrolière. Il convient de noter qu'il s'agissait d'un stratagème du gouvernement de Juan Vicente Gómez). De cette manière, l'État vénézuélien réussit à vendre un grand nombre de concessions, ce qui explique la disparition de cette compagnie à la fin des années 20. Compte tenu de ce qui précède, les intérêts américains commencèrent à apparaître sur la scène pétrolière vénézuélienne par le biais de corporations telles que *SOC New Jersey* ; *SOC Indiana*, *Gulf Oil Corporation (GOC)*, *Sinclair Oil Corporation*⁵⁷, *Venezuelan Atlantic Refining Company (VARCO)*, entre autres⁵⁸.

2.2.3. Du café au pétrole, le célébré éclatement

Ainsi, le Venezuela commença à gagner importance dans le monde du pétrole, mais il faut noter que ce n'est pas seulement en raison de sa politique pétrolière avantageuse et de la stratégie de vente de concessions par le biais d'une société fantôme. En outre, les instabilités politiques et le déclin de la production pétrolière mexicaine contribuèrent au fait que les entreprises étrangères considéraient que l'extension du territoire vénézuélien était un scénario idéal pour les investissements. Cependant, le fait qui changea l'avenir du Venezuela et son entrée sur le marché international du pétrole fut le forage du puits *Barrosos II* au cours du dernier mois de 1922 par la *Venezuelan Oil Concession* (une filiale de *RDS*)⁵⁹. De cette manière, se produisit le célèbre « *reventón* »⁶⁰ qui, combiné avec les aspects mentionnés précédemment, firent de cette nation un puissant catalyseur pour les compagnies pétrolières et les investisseurs étrangers. En conséquence, la production de la *RDS* augmenta, ainsi que les intérêts des Etats-Unis à partir de l'attribution de concessions pétrolières lesquelles conduisirent à un puissant processus de recherche et d'exploitation du pétrole (figure n° 2).

⁵⁷ *Ibidem*, p. 60, 64-67

⁵⁸ Pendant cette période, nombreuses compagnies pétrolières arrivèrent au Venezuela. Toutefois, dans de nombreux cas, cela faisait partie d'une stratégie visant à dépasser les limites d'hectares autorisées pour chaque concessionnaire, par le biais de filiales. Cela permit d'acquérir de plus grandes extensions de terres, et donc d'augmenter la probabilité de trouver des champs de pétrole.

⁵⁹ McBeth, Brian, « El impacto económico, político y social de las compañías petrolera en el Zulia, 1922-1935 » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 197.

⁶⁰ Comme l'indique Tomás Straka, « *Reventón* » est un terme vénézuélien (*blowup* en anglais) utilisé pour désigner le puits Barrosos II, qui fut foré dans la ville de Cabimas en 1922. Ce puits fut nommé ainsi, car il expulsa environ 100 000 barils de pétrole par jour sans aucun contrôle pendant 9 jours et qui démontra le grand potentiel pétrolier du Venezuela. En : Straka, Tomás, « El anhelo de la modernidad, o Venezuela en la historia del capitalismo » dans Spirito Fernando, Straka Tomás (dir.), *La economía venezolana en el siglo XX. Perspectiva sectorial*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2018, p. 37.

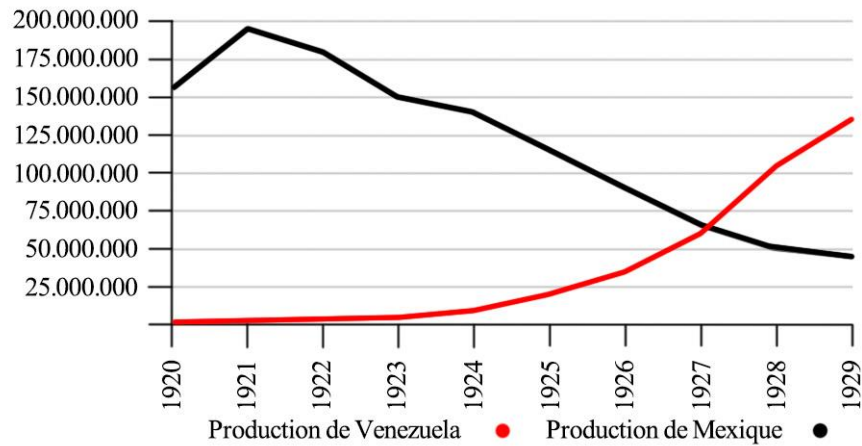


Figure n° 2 - Production annuelle de barils de pétrole entre le Venezuela et le Mexique (1920-1929). Ce graphique permet de voir comment l'industrie pétrolière mexicaine connut un grand pic en 1921 et commença ensuite son déclin en raison des conflits et de l'instabilité interne qui existaient dans ce pays. D'autre part, l'industrie pétrolière vénézuélienne à partir de 1922, en raison du célèbre « *Reventón* » produit par le puits *Los Barrosos II*, commença sa vigoureuse ascension.

De cette façon, et comme nous pouvons le voir dans le graphique précédent, plusieurs facteurs (tant au niveau national qu'international) se concaténèrent et augmentèrent de façon exponentielle la production de pétrole au Venezuela ; en faisant de ce pays, comme nous l'avons déjà expliqué, le deuxième producteur mondial de pétrole, derrière les États-Unis, et le premier exportateur⁶¹. Il y a lieu de noter qu'en raison de la capacité de production vigoureuse et de la force économique des compagnies pétrolières étrangères, la petite entreprise *Petrolia del Táchira* ne put faire face à la concurrence, mettant fin à sa production au milieu des années 30, après plus de cinquante ans de production pétrolière nationale⁶². En outre, à partir de cette production à grande échelle, les sociétés pétrolières commencèrent à avoir une présence et des infrastructures beaucoup plus importantes sur le territoire vénézuélien, compte tenu de la nécessité de pouvoir manipuler et gérer les grands volumes de pétrole qui avaient commencé à être produits.

Néanmoins, avec l'augmentation de la structure physique de l'industrie pétrolière au Venezuela, diverses négligences émergèrent, tant au niveau de l'environnement qu'à l'égard des travailleurs locaux. Les compagnies pétrolières n'avaient guère de considération pour les effets

⁶¹ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 26. | Banko, Catalina, « Intervención económica y redistribución de la renta petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 123.

⁶² Sánchez Figueroa, Lucia, « Le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien : un patrimoine toujours en activité », *e-Phaistos*, Vol. III, n° 1, juin 2014, p. 114.

de leurs activités dans le contexte local⁶³. C'est pour ces raisons que les premières grèves ouvrières furent déclenchées vers 1925, pour réclamer de meilleurs salaires et de meilleures conditions de vie. En raison de ces révoltes, Juan Vicente Gómez décida de créer une commission pour enquêter sur tous les événements qui se produisaient, ainsi que pour superviser la production des champs de pétrole, afin que l'État ne perde pas d'argent⁶⁴. Par conséquent, en 1928, la première loi vénézuélienne sur le travail fut décrétée, et son objectif principal fut de mettre fin à tous les abus générés par les sociétés pétrolières. Toutefois, aucune mesure importante ne fut pas prise pour améliorer la situation en raison de la nature indulgente de l'État vénézuélien⁶⁵.

D'autre part, dès la fin des années 20, un grand nombre de compagnies pétrolières étrangères furent comptabilisées (107). Cependant, seuls cinq d'entre elle se consacraient spécialement à l'exploitation du pétrole, les autres ayant axées sur l'achat et le transfert de concessions (comme la *MOEC* mentionnée précédemment)⁶⁶. Cela est dû en grande partie au fait que la plupart de ces sociétés ne pouvaient pas se permettre les investissements requis par l'activité pétrolière au Venezuela (exploration, exploitation, transport et construction d'infrastructures)⁶⁷. Par conséquent, dans le cadre du scénario pétrolier national, les compagnies les plus importantes pour leur puissance de production étaient *RDS*, *SOC Indiana* et *GOC*. C'est ainsi que s'incrémenta la production pétrolière au Venezuela, compte tenu de la compétitivité de ces dernières. Néanmoins, cette rivalité généra le « conflit de ligne », qui consistait à extraire de grandes quantités de pétrole dans les limites des lots, affectant ainsi les parcelles adjacentes appartenant à d'autres entreprises (car les terres partageaient le même gisement pétrolier). En 1927, cette situation conduisit à une réduction du nombre de forages, en raison de problèmes de stockage et de transport, mais aussi de la crainte d'une surproduction et, par conséquent,

⁶³ McBeth, Brian, « El impacto económico, político y social de las compañías petrolera en el Zulia, 1922-1935 » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 256.

⁶⁴ Martín Frechilla, Juan José, « Ni bendito ni maldito. Visión de conjunto del impacto del petróleo en la sociedad venezolana » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 32.

⁶⁵ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 25.

⁶⁶ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 79

⁶⁷ Souvenons-nous que l'industrie pétrolière trouva un Venezuela désarticulé sur le plan routier, de sorte que pour pouvoir extraire du pétrole, il fallait une grande force économique.

d'une chute des prix. Toutefois, l'année suivante et compte tenu du rendement des puits, ces compagnies décidèrent de reprendre le forage d'autres champs nouveaux et productifs⁶⁸.

De ce fait, en 1926, comme beaucoup l'avaient prédit, le pétrole remplaça officiellement le café comme principal produit d'exportation⁶⁹. Ainsi, à la fin des années 1920, cet hydrocarbure représentait 76% des exportations du pays. En outre, pour des sociétés telles que *RDS* et *GOC*, le Venezuela représentait un tiers de leur production mondiale ; en revanche, pour *SOC Indiana*, il représentait plus de la moitié⁷⁰. Par conséquent, le territoire vénézuélien devint un grand centre d'investissement et de production pétrolière de classe mondiale, une réalité totalement antagoniste de celle qui se développait au cours de la période du modèle d'agro-exportation.

2.2.4. Une décennie d'instabilité et grande production

Après une période de croissance rapide de la production pétrolière au Venezuela, l'année 1929 fut marquée par la Grande Dépression, qui fit des ravages dans l'économie mondiale. Ainsi, les compagnies qui tentèrent de réduire le forage en territoire vénézuélien en 1927 par crainte de la surproduction (*RDS* ; *SOC Indiana* et *GOC*), durent le faire de manière forcée en 1930. Un an plus tard, elles convinrent de réduire leurs activités de 15 % afin d'atténuer l'impact de la crise. Cependant, l'URSS ne suivit pas ces actions et vendit en dessous du prix de production (*dumping*) sur les marchés européens. Cela fit passer le Venezuela de la deuxième à la troisième place en tant que producteur mondial⁷¹.

D'autre part, en raison de cette crise économique, le gouvernement américain décida en 1932 d'établir un tarif sur le pétrole étranger. Cela se produisit en raison de la menace des faibles coûts de production du pétrole vénézuélien par rapport à ceux de ce pays⁷². Ainsi, par cette taxe, les États-Unis protégeaient l'activité pétrolière de leurs producteurs, empêchant ainsi les prix de baisser davantage et de causer des dommages irréversibles. En outre, ce pays dut dévaluer

⁶⁸ McBeth, Brian, « El impacto económico, político y social de las compañías petrolera en el Zulia, 1922-1935 » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 226.

⁶⁹ Dávila, Luis Ricardo, « Venezuela política y petróleo », *Cuadernos para el Debate*, N°1-2, 2007, p. 171.

⁷⁰ Banko, Catalina, « Intervención económica y redistribución de la renta petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 170. | Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, 97,101.

⁷¹ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 103

⁷² Entre 1927 et 1930, le coût de production moyen était de 1,885 \$ aux États-Unis, de 1,15 \$ dans le reste du monde et de 0,87 \$ au Venezuela. En : McBeth, Brian, « El impacto económico, político y social de las compañías petrolera en el Zulia, 1922-1935 » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 205-206, 214.

sa monnaie, ce qui porta un coup dur aux compagnies pétrolières produisant au Venezuela, car elles devaient investir davantage de dollars dans les coûts fixes et les impôts de l'État vénézuélien⁷³. Face à ce scénario, et compte tenu de la nouvelle taxe établie aux États-Unis, les trois plus importantes corporations pétrolières au Venezuela décidèrent en 1932 de réactiver les puits paralysés et de produire autant que possible. Tous avaient des intérêts et des infrastructures sur le sol américain, mais préféraient produire du pétrole vénézuélien en raison de son moindre coût. En conséquence, *SOC Indiana* (qui était le plus présent aux États-Unis) dut vendre sa filiale *Lago Petroleum* et sa raffinerie d'Aruba à *SOC New Jersey* en 1932 (figure n° 3)⁷⁴.

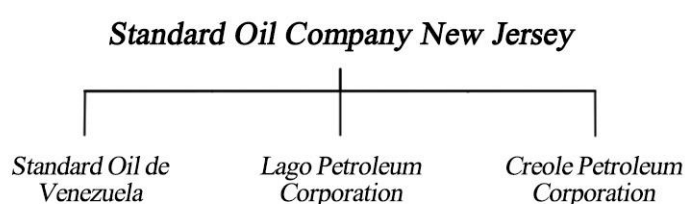


Figure n° 3 - Principales filiales de *Standard Oil Company New Jersey*. Ce graphique montre les principales filiales détenues par *Standard Oil Company New Jersey* entre la fin des années 20 et le début des années 30. Ces entreprises permirent à cette corporation de devenir plus tard l'une des plus importantes dans le cadre du scénario pétrolier vénézuélien.

Compte tenu de ce que nous avons dit, en 1934, la production pétrolière du Venezuela a augmenté de 15 % de plus que celle de 1929 (l'année précédente de production la plus élevée). Par la suite, entre 1935 et 1936, la production fut encore plus élevée (figure n° 4). D'autre part, en 1935, grâce à l'achat de *Creole Petroleum Corporation* (CPC) et de *Lago Petroleum*, *SOC New Jersey* mit fin à la prédominance que les Britanniques et les Néerlandais avaient⁷⁵. Apparemment, le ralentissement économique fut bénéfique pour *SOC New Jersey*. Cette entreprise, qui n'avait aucun succès pétrolier au Venezuela dans les années 1920, devint propriétaire de grands champs pétrolifères (grâce aux découvertes faites dans l'est du pays [champ de *Quiriquire*] en 1929 par la filiale *Standard Oil Venezuela* (SOV) et pour l'acquisition des autres entreprises), puis la transnationale possédant la plus forte productivité du pays.⁷⁶ En

⁷³ Trinca Figuera, Delfina, « Venezuela y el encuentro de dos temporalidades », *Revista geográfica venezolana*, Vol. 41, n°1, 2000, p. 66-67.

⁷⁴ Cáceres, Alejandro E., « De las concesiones a la nueva PDVSA: cien años de industria petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 304.

⁷⁵ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 109

⁷⁶ Cáceres, Alejandro E., « De las concesiones a la nueva PDVSA: cien años de industria petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 304.

conséquence, à partir de 1935, la scène pétrolière vénézuélienne fut menée de la manière suivante, *SOC New Jersey* ; *RDS* y *GOC*. Ainsi, suite à l'augmentation de la production pétrolière vénézuélienne après la Grande Dépression, de nouvelles entreprises telles que *Socony Vacuum Oil Company (SVOC)*, *Pantepec Oil Company (POC)* et *Texas Petroleum Company (TPC)* furent attirées à consolider ses intérêts par les perspectives encourageantes au Venezuela⁷⁷.

Néanmoins, cette apparente harmonie qui existait dans le pays avec l'augmentation de la productivité de l'activité pétrolière ainsi que les relations entre les entreprises et le gouvernement, fut altérée avec la mort de Juan Vicente Gómez. Rappelons-nous que ce président était idolâtré par les sociétés pétrolières pour son soutien et son caractère permissif, contrairement à celui qu'il avait adopté envers les vénézuéliens, qui était une attitude autocratique afin d'éviter toute protestation ou tentative de rébellion. Par conséquent, une fois ce dictateur mort, ses opposants politiques et les opposants aux compagnies pétrolières eurent la possibilité d'exprimer leur mécontentement. Le pétrole devint ainsi une question d'intérêt public, des débats et des discussions sur la position que l'État vénézuélien devrait adopter par rapport à l'industrie pétrolière furent ouverts. En conséquence, le général Eleazar Lopez Contreras qui substitua le dictateur commença certaines réformes du cadre législatif concernant le pétrole. En outre, il convient de souligner que le siège du gouvernement fut rétabli à Caracas⁷⁸, car pendant la période de Juan Vicente Gómez, le siège de l'État vénézuélien se trouvait dans la ville de Maracay. En conséquence, les compagnies pétrolières décidèrent de déplacer leur centre administratif de la ville de Maracaibo à Caracas⁷⁹, car elles considéraient qu'il était prudent de travailler plus près du nouveau gouvernement afin d'établir de bonnes et larges relations⁸⁰.

⁷⁷ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 114

⁷⁸ Villoria S., Nelliana et Marín, Orlando, « Un arquitecto-urbanista en la industria », *Boletín IERU*, n°8, 2000, p. 4-5.

⁷⁹ Dans les années 1920, on disait que Maracaibo était la ville la plus grande et la plus prospère du pays et, par conséquent, les bureaux et les résidences du personnel administratif des corporations pétrolières connues sous le nom de « colonies » y étaient situés. En : Cilento Sarli, Alfredo, « Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (Conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica) » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 142.

⁸⁰ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 154.

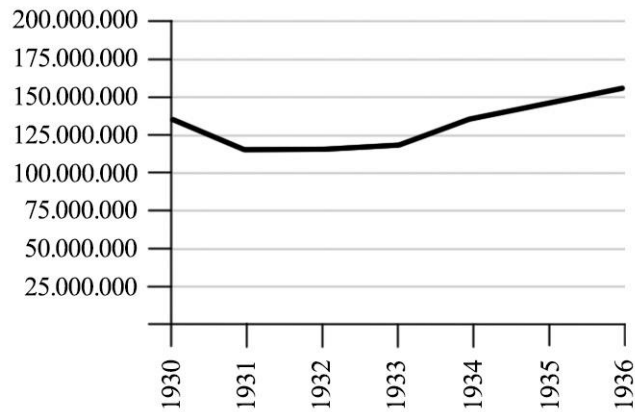


Figure n° 4 - Production annuelle de barils de pétrole au Venezuela (1930-1936).

De cette façon, pour l'année 1936, une nouvelle loi sur le pétrole fut approuvée par laquelle une augmentation des taxes sur les concessions fut établit. De même, les taux d'exploration et d'exploitation initiale augmentèrent. En outre, des « avantages spéciaux » (paiements non-monétaires) furent mis en place, par le nouveau gouvernement dans le but d'encourager le raffinage au Venezuela. De ce fait, en échange de nouvelles concessions, les petites compagnies (*Sinclair Oil Company*, *POC* et *TPC*) promirent de raffiner une partie du pétrole dans le pays. De même, *SOC New Jersey* accorda la création d'une nouvelle raffinerie et *RDS* accepta d'agrandir la raffinerie de *San Lorenzo*⁸¹. Nonobstant, en raison de toutes les demandes requises par la nouvelle législation, une période de conflit entre les compagnies pétrolières et l'État vénézuélien commença. Ce nouveau gouvernement se montra moins permissif que le précédent de la période de Juan Vicente Gómez afin d'obtenir de plus grands avantages pour le Venezuela. Cependant, dans cette situation d'hostilité entre les deux parties, l'expropriation et la nationalisation de l'industrie pétrolière se développèrent en Bolivie (1937) et au Mexique (1938). Ce scénario favorisa le Venezuela, puisque, comme l'indique Lucia Sánchez Figueroa, « Le Venezuela demeurait le seul pays d'Amérique latine autorisant l'exploitation pétrolière par des entreprises étrangères »⁸².

Par conséquent, l'État vénézuélien décida d'exiger des avantages plus importants et une nouvelle loi sur les hydrocarbures fut décrété en 1938. Ce nouveau cadre législatif était beaucoup plus exigeant que les précédents et, compte tenu de la situation en Amérique latine,

⁸¹ *Ibidem*, p. 133.

⁸² Sánchez Figueroa, Lucia, « Le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien : un patrimoine toujours en activité », *e-Phaistos*, Vol. III, n°1, juin 2014, p. 117.

les compagnies pétrolières auraient dû accepter, par crainte d'une troisième nationalisation⁸³. Toutefois, il y a lieu de remarquer que le Venezuela n'était pas prêt et ne possédait pas les conditions nécessaires pour exploiter l'industrie pétrolière par elle-même. Par rapport au Mexique (qui avait une économie beaucoup plus diversifiée), un processus de nationalisation de l'industrie vénézuélienne représentait un désastre pour l'économie du pays, en raison de sa dépendance au pétrole⁸⁴.

D'autre part, la nouvelle législation pétrolière permettait au gouvernement d'intervenir dans n'importe quel processus du secteur pétrolier. La taxe d'exploitation fut augmentée 40 fois (jusqu'à 4 bolivars par hectare par an) ; le taux d'exploitation initial fut quadruplé (8 bolivars par hectare) ; le canon minimum fut relevé (15 % sur les terres publiques et 16 % sur les terres privées). En plus, les compagnies pétrolières furent obligées d'utiliser le gaz provenant des forages pétroliers. De même, le gouvernement exigea la mise en place de mesures adéquates pour protéger l'environnement là où les activités pétrolières étaient menées⁸⁵. Cependant, les compagnies pétrolières décidèrent de ne pas se soumettre à la nouvelle loi, parce que leurs concessions avaient été accordées en vertu d'autres règles et qu'il s'agissait donc selon elles d'un acte d'injustice de la part de l'État vénézuélien. Ce scénario d'affrontements se déroula jusqu'à la fin du mandat présidentiel du général Eleazar López Contreras. Toutefois, les compagnies pétrolières acceptèrent progressivement certaines des obligations requises, en échange de l'amélioration de leurs relations et de la fin des attaques du gouvernement vénézuélien à leur encontre⁸⁶.

Par ailleurs, il convient de noter que jusqu'en 1937, seul le pétrole lourd était extrait au Venezuela⁸⁷. Néanmoins, *Mene Grande Oil Company (MGOC* - une filiale de *GOC*) découvrit et commença à exploiter un secteur qui possédait de grands gisements de pétrole léger (ce secteur était connu sous le nom de champs de bureaux avec la particularité que le pétrole qui s'y trouvait était léger, c'est-à-dire avec une faible quantité de soufre). Cela représentait un avantage pour cette entreprise, car les produits dérivés de ce type de brut pouvaient générer un bénéfice plus élevé (entre 50 % et 90 %) que ceux provenant des réserves de pétrole lourd, en

⁸³ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 27.

⁸⁴ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 137.

⁸⁵ Martín Frechilla, Juan José, « Ni bendito ni maldito. Visión de conjunto del impacto del petróleo en la sociedad venezolana » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 29.

⁸⁶ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 140-149, 155-156.

⁸⁷ Cáceres, Alejandro E., « De las concesiones a la nueva PDVSA: cien años de industria petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 305.

raison de la saturation du marché⁸⁸. Cet événement alerta les deux autres grandes corporations pétrolières au Venezuela (*SOC New Jersey* et *RDS*) car les profits de leur production pouvaient être fortement affectés. Ainsi, ces deux entreprises décidèrent d'agir en éliminant virtuellement la *GOC*⁸⁹. Après cette manœuvre, le panorama de la production pétrolière vénézuélienne commença à être mené par ces deux dernières multinationales (*SOC New Jersey* 52 % ; *RDS* 40 % ; *GOC* 7 % et 1 % pour les autres entreprises) qui exploitaient le pétrole au Venezuela⁹⁰.

2.3. Renforcement des investissements au Venezuela

En 1939, la Seconde Guerre mondiale éclata et l'industrie vénézuélienne fut compromise par la difficulté d'exporter du pétrole vers l'Europe. Cependant, le Venezuela mania sa route d'exportation avec les États-Unis. Néanmoins, avec le bombardement de Pearl Harbor (1941), la guerre fut étendue au continent américain. En conséquence, un groupe de sous-marins allemands s'établit dans la mer des Caraïbes, avec l'objectif d'interrompre complètement l'approvisionnement du précieux hydrocarbure aux Alliés (7 pétroliers vénézuéliens furent coulés et, en outre, les raffineries de Curaçao et d'Aruba furent bombardées)⁹¹. Cette stratégie de l'Allemagne eut de fortes conséquences pour le Venezuela, car la production se réduisit considérablement en raison du risque que de nouveaux pétroliers soient coulés. Face à ce scénario, les États-Unis créèrent une flotte de protection des tankers pétroliers qui contribua au maintien de la production, mais qui était encore insuffisante pour transporter tout le pétrole

⁸⁸ Cáceres, Alejandro E., « Mene Grande y el desarrollo de la industria petrolera en el oriente venezolano: fusiones y adquisiciones en Latino América en los treinta », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 25 avril 2020. URL:

https://www.academia.edu/33766493/Mene_Grande_y_el_desarrollo_de_la_industria_petrolera_en_el_oriente_venezolano_fusiones_y_adquisiciones_en_Latino_America_en_los_treintas_Mene_grande_and_oil_industry_development_in_Eastern_Venezuela_M_and_As_in_Latin_America_in_the_1930s

⁸⁹ En 1937, Standard Oil New Jersey commença à négocier avec la Gulf Oil Corporation par le biais de 3 contrats. Le premier, appelé « économie d'exploitation », consistait en un partage égal des coûts de production et d'exploitation de la Mene Grande Oil Company entre ces deux dernières compagnies. Le second, appelé « principal », comprenait la vente de la moitié de la production (au coût d'extraction) et le transfert de la moitié de tous les actifs physiques de Mene Gran Oil Company à Standard Oil New Jersey (plus tard divisée avec Royal Dutch Shell en 25-25 %). Le troisième, défini comme « quotas », fixait la production de la Mene Grande Oil Company entre 1938 et 1949, sur la base de la production des filiales de la Standard Oil New Jersey (Standard Oil Venezuela et Lago Petroleum). Ainsi, après les négociations, les actions de la Mene Grande Oil Company furent réparties comme suit : Gulf Oil Corporation (50%) ; Standard Oil New Jersey (25%) et Royal Dutch Shell (25%). En : *Idem*.⁹⁰ *Idem*.

⁹¹ Banko, Catalina, « Pugnas en torno a la distribución de la renta petrolera en tiempos del “medinismo” » dans Peña Carlos (dir.), *Venezuela y su tradición rentista: visiones, enfoques y evidencias*, Buenos Aires, CLACSO, 2017, p. 125.

produit au Venezuela (figure n° 5)⁹². Cette action du gouvernement américain nous interpelle sur deux questions importantes, d'une part et comme l'a déclaré Ernesto Fronjosa Lasalle « Le pétrole s'était déjà solidement établi comme la matière première indispensable au fonctionnement des moteurs à combustion interne des machines de guerre »⁹³. D'autre part, et comme le déclare Margarita López Maya, les champs pétrolifères vénézuéliens représentèrent un élément clé pour le développement économique et militaire des États-Unis⁹⁴. Ainsi, au cours des années suivantes, l'industrie pétrolière vénézuélienne se trouva dans une position cruciale et favorable, compte tenu de la nationalisation du pétrole en Bolivie et au Mexique, ainsi que l'avènement de la Seconde Guerre mondiale.

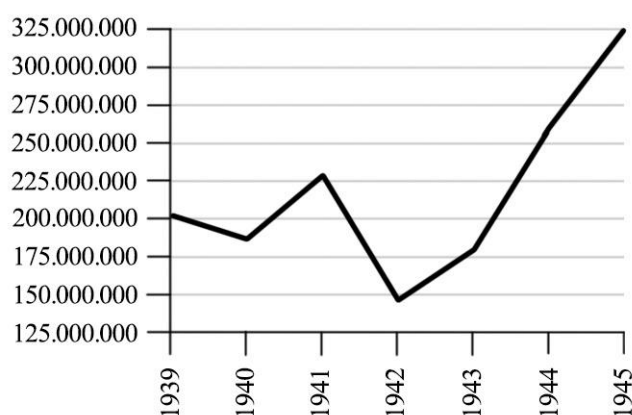


Figure n° 5 – Production annuelle de barils de pétrole au Venezuela (1939-1945). Dans ce graphique, il est possible de voir comment la production pétrolière vénézuélienne fut compromise dès le début de la Seconde Guerre mondiale (1939), compte tenu de la difficulté d'exporter du pétrole vers le continent européen. Néanmoins, la plus grande chute de la production vénézuélienne eut lieu en 1942, lorsque plusieurs bateaux pétroliers vénézuéliens furent coulés par des sous-marins allemands. Ultérieurement, en 1943, avec la création d'un nouveau cadre juridique pour le pétrole au Venezuela et en accordant de nouvelles concessions, la production de pétrole au Venezuela connut de nouveau une forte augmentation.

⁹² Cáceres, Alejandro E., « Mene Grande y el desarrollo de la industria petrolera en el oriente venezolano: fusiones y adquisiciones en Latino América en los treinta », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 25 avril 2020. URL:

https://www.academia.edu/33766493/Mene_Grande_y_el_desarrollo_de_la_industria_petrolera_en_el_oriente_venezolano_fusiones_y_adquisiciones_en_Latino_America_en_los_treintas_Mene_grande_and_oil_industry_development_in_Eastern_Venezuela_M_and_As_in_Latin_America_in_the_1930s

⁹³ Fronjosa Lasalle, Ernesto, « La ley de hidrocarburos de Venezuela del año 1943: Un complejo proceso de negociación en el ámbito global », *Boletín Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat*, n°25, mars 2013, p. 202. Citation originale : « El petróleo se había establecido ya firmemente como la materia prima indispensable para el funcionamiento de los motores de combustión interna de la maquinaria de guerra ».

⁹⁴ Darwich, Gregorio, « Petróleo en Venezuela: experiencias del siglo XX », *Espacio Abierto Cuaderno Venezolano de Sociología*, Vol. 23, n°1, janvier-mars 2014, p. 114.

2.3.1. Loi sur l'impôt sur le revenu et loi d'hydrocarbure de 1943

Après la fin du mandat du général Eleazar López Contreras (1941), la présidence fut assumée par Isaías Medina Angarita. Pendant son mandat et grâce aux événements mentionnés antérieurement, le Venezuela devint un fournisseur de pétrole indispensable pour le monde occidental. De cette façon, le gouvernement comprit l'importance et la valeur stratégique de cet hydrocarbure et stimula sa production. Néanmoins, en raison des conditions qui perduraient à cette époque, il était compliqué de soutenir les niveaux d'exploitation pétrolière. Malgré cela, l'État vénézuélien mit en œuvre diverses stratégies pour pouvoir se remettre des effets négatifs de la Seconde Guerre mondiale. Par conséquent, en 1942, le premier impôt sur le revenu fut décrété, qui entra en vigueur l'année suivante⁹⁵. De même, le gouvernement présenta ses intentions d'évaluer l'ensemble du cadre juridique pétrolier développé jusque-là et d'en formuler un nouveau. Ainsi, et comme l'établit Edwin Lieuwen :

« Le président ne voulait pas d'une autre loi inapplicable comme celle de 1938 ; il voulait une loi qui remplacerait toutes les autres (...) et qui éclaircirait l'atmosphère tumultueuse qui avait assombri les relations entre le gouvernement et les entreprises depuis la mort de Gómez »⁹⁶.

Néanmoins, afin d'atteindre cet objectif et d'éviter le cycle constant de conflit entre le gouvernement vénézuélien et les compagnies pétrolières, le président Isaías Medina Angarita commanda une enquête à la commission du Congrès. L'objectif était d'analyser les lois et les concessions précédentes afin de trouver des irrégularités qui favoriseraient l'État en faisant pression sur les entreprises pour qu'elles se soumettent à une nouvelle législation. En conséquence, cette commission découvrit diverses dettes et défauts dans les contrats effectués pendant le mandat de Juan Vicente Gómez. Ainsi, sur la base de cette situation et de plusieurs dialogues entre le gouvernement et les compagnies pétrolières, ces dernières acceptèrent⁹⁷ en

⁹⁵ Banko, Catalina, « Pugnas en torno a la distribución de la renta petrolera en tiempos del “medinismo” » dans Peña Carlos (dir.), *Venezuela y su tradición rentista: visiones, enfoques y evidencias*, Buenos Aires, CLACSO, 2017, p. 126.

⁹⁶ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 165. Citation originale : « El presidente no deseaba otra ley impracticable como la de 1938; quería una ley que sustituyera a todas las otras (...) y que aclarase la tormentosa atmósfera que había empañado las relaciones entre el gobierno y las compañías desde el fallecimiento de Gómez ».

⁹⁷ Il y a lieu de noter que, compte tenu de la situation dans laquelle se trouvaient les États-Unis pendant la Seconde Guerre mondiale, le président Franklin Delano Roosevelt demanda aux compagnies pétrolières de ne pas s'opposer aux demandes du gouvernement vénézuélien. Cette action s'inspirait en la politique de *Good Neighbor* (cette politique visait la solidarité entre les pays d'Amérique latine et les États-Unis face aux menaces extérieures) qui cherchait à garantir une source fiable de pétrole pour les États-Unis pendant la guerre, en échange d'une collaboration à l'établissement d'une législation pétrolière plus favorable au Venezuela. En : Fronjosa Lasalle,

s'engageant à mettre à jour toutes les concessions dans le cadre de la nouvelle réglementation qui devait être formulée, en échange de l'abandon des enquêtes sur les contrats réalisés par les gouvernements précédents⁹⁸.

Ainsi, la nouvelle loi sur les hydrocarbures fut décrétée en 1943, ce qui marqua l'histoire pétrolière du Venezuela. À partir de ce moment-là, le pays bénéficia d'une augmentation des gains générés par l'industrie pétrolière à des niveaux encore jamais atteints. En outre, tous les contrats entre les compagnies pétrolières et les administrations précédentes furent renouvelés, unifiés et régis par un nouveau cadre juridique, c'est-à-dire que toutes les dettes et les accords conclus précédemment furent annulés⁹⁹. En outre, tous les permis d'exploitation ayant une validité de 40 ans à partir de 1943 pouvaient être prolongés une fois parvenus à la moitié de leur échéance. Cela élimina la crainte des corporations pétrolières de la possibilité d'une troisième nationalisation en Amérique latine. D'autre part, et comme le déclara Ernesto Fronjosa Lasalle, cette nouvelle législation transforma la notion existante de « concession ». Ce contrat passa d'un simple accord entre les acteurs du marché à une collaboration directe entre deux parties, en ce cas le gouvernement du Venezuela et les compagnies pétrolières¹⁰⁰.

De même, cette nouvelle législation encouragea le processus de raffinage dans le pays, proposition déjà formulée en 1936. Néanmoins, à cette nouvelle occasion, *SOC New Jersey* et *RDS* s'engagèrent à créer deux nouvelles raffineries dès la fin de la guerre (respectivement les raffineries d'*Amuay* et de *Punta Cardón*, d'une capacité de 40 000 barils par jour). Cela représenta un coup dur pour les raffineries d'Aruba et de Curaçao, car, considérant le besoin d'intensifier le raffinage dans la région des Caraïbes, ces entreprises le feraient en particulier sur le territoire vénézuélien¹⁰¹. Par conséquent, le Venezuela à partir du décret de 1943 commença à bénéficier de beaucoup plus d'avantages, mais pas seulement dans le domaine économique par l'augmentation des impôts ; mais aussi avec la progression du secteur industriel dans le pays (grâce à la construction de raffineries par les entreprises et l'investissement de ressources par l'État) et avec une présence majeure dans les affaires industrielles et pétrolières.

Ernesto, « La ley de hidrocarburos de Venezuela del año 1943: Un complejo proceso de negociación en el ámbito global », *Boletín Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat*, n°25, mars 2013, p. 207.

⁹⁸ Penso Acero, Yldefonso, « Análisis histórico de la legislación petrolera en Venezuela », *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, n°25, 2014, p. 90.

⁹⁹ Au Venezuela, à partir de la deuxième décennie du XXe siècle, 10 lois furent décrétées concernant l'industrie pétrolière (1910 ; 1918 ; 1920 ; 1921 ; 1922 ; 1925 ; 1928 ; 1935 ; 1936 ; 1938). En : Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 168.

¹⁰⁰ Fronjosa Lasalle, Ernesto, « La ley de hidrocarburos de Venezuela del año 1943: Un complejo proceso de negociación en el ámbito global », *Boletín Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat*, n°25, mars 2013, p. 176.

¹⁰¹ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 171.

Conséquemment, une fois le panorama juridique du pétrole clarifié, l'État vénézuélien décida de mettre en œuvre le plus grand programme de concessions jamais vu jusque-là en 1944¹⁰². Ainsi, le Venezuela vit une fois de plus sa production de pétrole augmenter, ce qui lui permit de se positionner à nouveau comme deuxième producteur mondial, dépassant l'URSS. Ce succès fut encore plus grand que tous les précédents, réaffirmant l'importance des champs pétrolifères du Venezuela pour les compagnies pétrolières et le monde entier. Ainsi, compte tenu du fait que les entreprises pétrolières commencèrent à être beaucoup plus présentes physiquement relativement à la décision de construire de nouvelles raffineries plus importantes, entre 1943 et 1945, *SOC New Jersey* décida de fusionner tous ses intérêts au Venezuela en une seule opération, *CPC*¹⁰³. De même, *RDS* centralisa ses opérations et ses filiales entre 1944 et 1945, mais ce ne fut qu'en 1953 qu'elle commença à les fusionner complètement sous le nom de *RDSV*¹⁰⁴. En conséquence, et comme l'indique Alejandro E. Cáceres, « Les multinationales construisirent de grands centres corporatifs à Caracas pour gérer leurs affaires, en signe de confiance dans le pays et dans l'espoir de continuer à opérer pendant plusieurs décennies encore »¹⁰⁵. De même, et en raison de la pertinence que le secteur administratif des compagnies pétrolières commençait à développer au Venezuela, ces sociétés décidèrent d'y envoyer leurs meilleurs travailleurs. Par conséquent, et comme l'indique ce même auteur, pour les cadres de ces entreprises, « être à la tête du fonctionnement du Venezuela était le prélude pour devenir présidents ou membres des comités de direction de ces corporations dans le monde entier »¹⁰⁶.

¹⁰² Il convient de noter que, grâce à l'octroi de nouvelles concessions et à l'essor de la production, des entreprises telles que *MGOC et Sinclair Oil Corporation* promirent de construire à Puerto la Cruz des raffineries dont la production serait comprise entre 20 000 et 35 000 barils par jour. En outre, des compagnies comme *SOC California*, qui avait abandonné ses activités au Venezuela en raison de la crise de 1929, revinrent. En : *Ibidem*, p. 172-173.

¹⁰³ Il est important de souligner que, dans le cadre de cette grande fusion, les intérêts que *SOC New Jersey* avait obtenus sur la *MGOC*, grâce à l'accord d'« économie d'exploitation », ne furent pas inclus. En outre, compte tenu de la Seconde Guerre mondiale et de l'instabilité qu'elle engendra dans l'activité pétrolière, le contrat de « quotas » fut annulé. En : Cáceres, Alejandro E., « Mene Grande y el desarrollo de la industria petrolera en el oriente venezolano: fusiones y adquisiciones en Latino América en los treinta », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 25 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/33766493/Mene_Grande_y_el_desarrollo_de_la_industria_petrolera_en_el_oriente_venezolano_fusiones_y_adquisiciones_en_Latino_America_en_los_treintas_Mene_grande_and_oil_industry_development_in_Eastern_Venezuela_M_and_As_in_Latin_America_in_the_1930s

¹⁰⁴ Cáceres, Alejandro E., « La reestructuración de una multinacional en Latino América: Shell de Venezuela en los años cincuenta », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 28 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/33766492/La_reestructuraci%C3%B3n_de_una_multinacional_en_Latino_America_Shell_de_Venezuela_en_los_a%C3%B1os_cincuenta_The_reorganization_of_an_oil_multinational_in_Latin_America_Shell_of_Venezuela_in_the_1950s

¹⁰⁵ Cáceres, Alejandro E., « Sector petróleo: desarrollo de una industria en volatilidad » dans Spiritto Fernando, Straka Tomás (dir.), *La economía venezolana en el siglo XX. Perspectiva sectorial*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2018, p. 57. Citation originale : « Las multinationales construyen grandes centros corporativos en Caracas para manejar el negocio como muestra de la confianza en el país y su expectativa de continuar operando por varias décadas más »

¹⁰⁶ *Ibidem*. P. 56.

D'autre part, cela eut pour conséquence le lancement par les compagnies pétrolières d'initiatives sociales pour améliorer les relations avec le peuple vénézuélien, visant à l'élimination des différences et à une tentative de correction de l'image qu'elles avaient créée dès les premiers jours de l'exploitation pétrolière. Ensuite, ces sociétés persistent dans l'intention d'appliquer la notion de campement ouvert pour les futures implantations pétrolières¹⁰⁷. Ce nouveau type de ville pétrolière aurait pour objectif d'abandonner la barrière physique (la clôture qui sectorisait et séparait les travailleurs de la population sans relation directe avec l'industrie pétrolière) et d'intégrer les communautés environnantes, en les incluant dans l'utilisation des services¹⁰⁸. Ainsi, il était garanti que, lorsque les puits de pétrole voisins seraient épuisés, ces camps pourraient continuer comme des villes indépendantes de l'activité pétrolière. Cependant, cette opération fut appliquée dans très peu de communautés (comme dans le cas de *Ciudad Ojeda*, puis *Judibana* et *Cardón* à *Paraguaná*)¹⁰⁹. En outre, dans le cadre de ces initiatives, la troisième phase de l'évolution des champs pétroliers fut mise en place (champ fermé - champ ouvert - intégration des communautés pétrolières), elle consistait à transférer les anciens camps (clôturés et en état de délabrement) vers des institutions publiques et privées. De cette manière, ces entités auraient la fonction de fournir des services et des améliorations pour assurer leur intégration et leur réutilisation¹¹⁰.

De ce fait, la loi de 1943 sur les hydrocarbures représenta une grande avance pour l'État vénézuélien. Il augmenta sa participation et ses bénéfices dans l'industrie pétrolière, ce qui lui permit de les orienter vers l'investissement public et de développer un programme de construction intense ; ainsi que de promouvoir le développement industriel du pays et de motiver le secteur des entreprises privées. En outre, grâce à cette législation, toutes les phases de l'activité pétrolière (exploration - exploitation - stockage - transport - raffinage - commercialisation nationale et internationale) commencèrent à être développées à plus grande

¹⁰⁷ Il faut souligner que cette notion était déjà apparue en 1937 à la suite d'un décret présidentiel, qui établissait qu'un autre modèle de campement pétrolier devait être mis en œuvre afin d'améliorer les conditions de vie des travailleurs et les relations que le campement pétrolier avait avec les communautés environnantes. En : Sánchez Figueroa, Lucia, « Le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien : un patrimoine toujours en activité », *e-Phaïstos*, Vol. III, n°1, juin 2014, p. 116-117.

¹⁰⁸ En outre, dans le cadre de cette notion de communauté ouverte, la politique "réaliste" fut proposée. Cette mesure visait à donner aux ouvriers la possibilité d'acheter une maison, qui était auparavant totalement ou partiellement subventionnée par les compagnies pétrolières. En : Villoria S., Nelliana et Marín, Orlando, « Un arquitecto-urbanista en la industria », *Boletín IERU*, n°8, 2000, p. 4-5.

¹⁰⁹ Cilento Sarli, Alfredo, « Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (Conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica) » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 140.

¹¹⁰ Villoria S., Nelliana et Marín, Orlando, « Un arquitecto-urbanista en la industria », *Boletín IERU*, n°8, 2000, p. 4-5.

échelle et, par conséquent, le Venezuela devint une puissance pétrolière à part entière pour l'époque.

2.3.2. Le célèbre *fifty-fifty*

À la fin de 1945, après l'application de l'impôt sur le revenu, d'un nouveau cadre juridique pour le pétrole et du plus grand programme de concessions à ce moment-là, le président Medina Angarita fut renversé par un coup d'État civique-militaire¹¹¹. À partir de cet instant, Romulo Betancourt prit la relève. Cette situation inquiéta les compagnies pétrolières qui avaient accepté une nouvelle loi seulement deux ans auparavant, et qui savaient qu'avec un nouveau gouvernement, un scénario de pression et d'hostilité pourrait se reproduire. Néanmoins, pendant cette nouvelle présidence ne furent altérés ni les précédents règlements pétroliers (1943), ni les nouvelles concessions accordées (1944)¹¹². Toutefois, l'État vénézuélien indiqua clairement que les bénéfices perçus par les entreprises pétrolières ne seraient pas aussi amples¹¹³. Ainsi, le nouveau président ne se concentra pas seulement sur les bénéfices économiques que le pays tirait de l'activité pétrolière ; il s'intéressa également à la manière dont les bénéfices furent investis dans le développement industriel du pays (« *sembrar el petróleo* »¹¹⁴) et à la manière dont ils concernaient tous comme ils tous les citoyens et les travailleurs.

De cette manière, face à l'attitude de ce nouveau gouvernement et anticipant d'éventuelles augmentations et taxes, les compagnies pétrolières se rapprochèrent à l'État vénézuélien pour négocier une participation de 50 % à 50 % en raison de l'augmentation des coûts de production du pétrole américain¹¹⁵. Ainsi, en 1948, à travers une section additionnelle dans la loi de l'impôt sur le revenu (impôt supplémentaire)¹¹⁶, les profits des entreprises pétrolières ne dépasseraient

¹¹¹ Ce coup d'État mit au pouvoir à Romulo Betancourt (1945-1948), puis Romulo Gallegos (1948).

¹¹² Martín Frechilla, Juan José, « Ni bendito ni maldito. Visión de conjunto del impacto del petróleo en la sociedad venezolana » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 47.

¹¹³ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 185.

¹¹⁴ « *Sembrar el petróleo* » fut le titre d'un article publié en 1936 par Arturo Uslar Pietri. Cette phrase faisait référence au fait que la nouvelle richesse du Venezuela (le pétrole) serait épuisée à un certain moment, et que, compte tenu de ce panorama, l'État vénézuélien devrait investir les ressources obtenues de l'industrie pétrolière dans le développement de la nation (dans l'agriculture, l'industrie, etc.)

¹¹⁵ Cette décision fut prise en raison de l'influence que les États-Unis exerçaient sur les ventes et les coûts de production sur le marché mondial. Par conséquent, cette stratégie appliquée par les entreprises était une mesure visant à empêcher le gouvernement vénézuélien de déclarer une nouvelle taxe (nuisant aux compagnies pétrolières) basée sur l'augmentation des prix de production américains. En : Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 31.

¹¹⁶ Penso Acero, Yldefonso, « Análisis histórico de la legislación petrolera en Venezuela », *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, n°25, 2014, p. 90.

pas ceux de l'État vénézuélien. En conséquence, le fameux *fifty-fifty* naquit, il détermina la parité entre les deux parties (gouvernement et entreprises) sur les bénéfices de l'exploitation pétrolière.

D'autre part, outre l'augmentation des revenus fiscaux perçus par le Venezuela, l'État vénézuélien, à la recherche d'un développement correct de l'industrie pétrolière, exerça une plus grande vigilance sur les champs pétroliers. Cette décision avait pour principal objectif d'accroître l'efficacité de la production et d'éviter le gaspillage des ressources. Il imposa aux trois plus grandes entreprises (*CPC*, *RDSV* et *MGOC*) la création de raffineries de gaz naturel pour éviter la dilapidation de cette ressource, qui se trouvait avec le pétrole¹¹⁷. D'ailleurs, bien que durant cette période-guerre, la production pétrolière ait augmenté à nouveau et modifiant la participation des compagnies¹¹⁸, le développement de l'industrie pétrolière du Moyen-Orient commença à compromettre les chiffres du Venezuela.

2.3.3. Une nouvelle relation entre le gouvernement et les compagnies pétroliers

En 1948, le panorama du Venezuela fut modifié de nouveau. Un coup d'État perpétré contre le président Rómulo Gallegos laissa la dénommée junta militaire au pouvoir¹¹⁹. Ce nouveau front politique abandonna les plans ambitieux de développement et d'investissement dans les secteurs industriels du pays. De même, l'importance du travailleur de l'industrie pétrolière diminua, par la désintégration des organisations et les syndicats soutenus par l'administration précédente. Il faut souligner que cette nouvelle attitude de l'État vénézuélien soulagea les compagnies pétrolières. Ces dernières s'étaient alarmées de l'augmentation du coût de la main-d'œuvre vénézuélienne soutenue par les différentes associations qui appuyaient le travailleur¹²⁰.

D'autre part, sous ce nouveau gouvernement et, comme nous l'avons déjà commenté, la stabilité de l'activité pétrolière vénézuélienne fut compromise entre 1949 et 1950, en raison de la croissance de la productivité dans les pays du Moyen-Orient. En conséquence, le gouvernement vénézuélien décida d'envoyer une commission pour établir des relations et parvenir à fixer des prix et des avantages qui n'affecteraient aucun producteur au sein du marché

¹¹⁷ Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 186.

¹¹⁸ *SOC New Jersey* qui est maintenant créole augmenta sa production à 56% ; *RDS* diminua à 32% ; *MGOC* resta à 7% ; *TPC* et *VARCO* se consolidèrent fortement et leur présence précédemment à 1% passa à 5%. En : *Ibidem*, p. 190.

¹¹⁹ Cette junta militaire était composée par Carlos Delgado Chalbaud (1948-1950), Hermán Suarez Flamerich (1950-1954) et Marcos Pérez Jimenez (1952-1958). Il convient de noter que ce dernier submergea le Venezuela une fois de plus dans une période dictatoriale.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 194-197

international du pétrole¹²¹. Toutefois, la perspective changea pour le Venezuela, du fait de la nationalisation de l'industrie pétrolière en Iran (1951)¹²². En outre, l'achèvement et le démarrage des raffineries (convenus dans la loi sur les hydrocarbures de 1943) contribuèrent au renforcement de l'industrie pétrolière vénézuélienne. Ainsi, *RDSV* ouvrit sa raffinerie à *Punta Cardón* et *CPC* à *Amuay*. D'autre part, dans la ville de *Puerto La Cruz*, *Sinclair Oil Corporation* et *MGOC* mirent également leurs raffineries en service. En outre, les premières unités de raffinage de *San Lorenzo* et de *Caripito* (appartenant auparavant à *RDS* et à *SOC New Jersey* respectivement) augmentèrent leur production. De cette façon, des 79.000 barils par jour que le Venezuela raffinait auparavant, ils passèrent à 290.000 en 1950 et à plus d'un demi-million en 1955. Par conséquent, en 1958, il y avait déjà plus de 15 raffineries de différentes échelles et avec une production de 800.000 barils par jour¹²³.

En raison des rendements de l'industrie pétrolière vénézuélienne dans les années 1950, l'économie du Venezuela connut donc un grand essor. Cela se refléta clairement dans le processus de construction et d'urbanisation du pays. Ainsi, les relations entre le gouvernement vénézuélien et les compagnies pétrolières furent stabilisées, car ils ne faisaient plus de référence à des révisions futures¹²⁴. Avec l'augmentation des ressources de l'État, le Venezuela s'éloigna de manière déterminante du reste des économies latino-américaines, disputant avec les pays développés tels que les États-Unis et la Grande-Bretagne la position de nation la plus riche. Cependant, à mesure que les bénéfices de l'activité pétrolière augmentaient pour le Venezuela, ce pays devenait moins attractif pour les entreprises pétrolières, compte tenu l'émergence de nouveaux compétiteurs (Moyen-Orient)¹²⁵. Nonobstant, un autre événement international fortuit favorisa une fois de plus l'industrie pétrolière vénézuélienne, avec la crise du canal de Suez en 1956¹²⁶. Ce conflit militaire contribua à la hausse de l'importance et des prix du pétrole

¹²¹ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 32.

¹²² Fronjosa Lasalle, Ernesto, « La ley de hidrocarburos de Venezuela del año 1943: Un complejo proceso de negociación en el ámbito global », *Boletín Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat*, n°25, mars 2013, p. 187.

¹²³ Cilento Sarli, Alfredo, « Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (Conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica) » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 139.

¹²⁴ Cáceres, Alejandro E., « Sector petróleo: desarrollo de una industria en volatilidad » dans Spiritto Fernando, Straka Tomás (dir.), *La economía venezolana en el siglo XX. Perspectiva sectorial*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2018, p. 56.

¹²⁵ *Ídem*.

¹²⁶ Selon Efraim Davidi, la crise du canal de Suez (ou campagne de Suez, guerre de Suez ou opération Kadesh) fut une guerre qui éclata en 1956 sur le territoire égyptien. Elle fut générée par la pression interne égyptienne, qui exigea la restitution du canal, surtout après la Seconde Guerre mondiale (par le leader égyptien Gamal Abdel Nasser) qui avait été utilisé par la Grande-Bretagne. Cela conduisit à la nationalisation du canal, qui provoqua un conflit militaire entre l'Égypte et la Grande-Bretagne, la France et Israël. En : Davivi, Efraim, « La crisis del canal de Suez en 1956: el fin de una época en el medio oriente y el comienzo de otra », *HAOL*, n°10, 2006, p. 145-147.

vénézuélien ; en outre, le gouvernement vénénézuélien accorda de nouvelles concessions cette même année, ce qui provoqua l'arrivée de nouvelles compagnies pétrolières¹²⁷. Néanmoins, cet environnement de relations favorables entre le gouvernement vénénézuélien et les entreprises avait ses jours comptés¹²⁸, et il culmina avec l'arrivée d'un nouveau front politique dans le pays.

2.4. Vers la nationalisation de l'industrie pétrolière au Venezuela

En 1958, le dictateur Marcos Pérez Jiménez fut renversé, provoquant une période d'instabilité politique et sociale au Venezuela. Le nouveau gouvernement (provisoire)¹²⁹ augmenta l'impôt sur le revenu de 47,5% et, pour la première fois, celui dépassa la taxe de production maximum aux États-Unis¹³⁰. Ainsi, les bénéfices que l'État vénénézuélien commença à recevoir dépassèrent ceux convenus dans le *fifty-fifty*, avec plus de 60%. En conséquence, les compagnies pétrolières s'opposèrent à l'augmentation brutale des taxes et, surtout, à leur mise en œuvre sans consultation ni dialogue. Toutefois, ces corporations avaient déjà à l'esprit que leurs opportunités au Venezuela expireraient bientôt. Par ailleurs, le gouvernement américain appliqua de nouveau les quotas d'importation (précédemment imposés en raison de la Grande Dépression), suite à la récession du marché mondial et à la perte de contrôle sur les prix de la production pétrolière. Toutefois, il convient de noter que cette réaction des États-Unis n'était pas seulement une mesure visant à protéger leurs producteurs nationaux ; il s'agissait également de représailles contre l'État vénénézuélien en raison de l'augmentation des taxes vénénézuéliennes (les pays producteurs tels que le Mexique et le Canada étaient exemptés du paiement de cette impôt nord-américain).¹³¹

En plus, le premier Congrès arabe du pétrole se développa en 1959 et l'OPEP fut fondée l'année suivante¹³². De même, en 1960, la Corporation Vénézuélienne du Pétrole (CVP) fut

¹²⁷ Cáceres, Alejandro E., « De las concesiones a la nueva PDVSA: cien años de industria petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 309.

¹²⁸ Villoria S., Nelliana et Marín, Orlando, « Un arquitecto-urbanista en la industria », *Boletín IERU*, n°8, 2000, p. 4-5.

¹²⁹ Il s'agissait d'un gouvernement de transition démocratique provisoire mit en place par Wolfgang Larrazábal (1958) et Edgar Sanabria (1958-1959).

¹³⁰ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 34.

¹³¹ *Ídem*.

¹³² L'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) fut fondée par l'Irak, l'Iran, le Koweït, l'Arabie saoudite et le Venezuela. Par la suite, d'autres pays producteurs rejoignirent le groupe, tels que le Qatar (1961), l'Indonésie et la Libye (1962), les Émirats arabes unis (1967), l'Algérie (1969), le Nigeria (1971) et l'Équateur (1973). En : *Site web officiel de OPEC*. Consulté le 30 avril 2020. https://www.opec.org/opec_web/en/about_us/24.htm

créée, qui se lança progressivement dans l'activité pétrolière (exploration, exploitation, raffinage, transport, ainsi qu'achat et vente d'hydrocarbures à l'intérieur et à l'extérieur du pays). De cette façon, une nouvelle phase débuta au niveau national et international (avec la création de la CVP et de l'OPEP respectivement) où les possibilités d'action des compagnies pétrolières commencèrent à être limitées, avec l'objectif de les transformer uniquement en opérateurs pétroliers et d'obtenir de plus grands bénéfices pour les pays producteurs.

2.4.1. La politique de la fin des concessions

Les concessions actualisées et accordées depuis la loi sur les hydrocarbures de 1943 étaient valables pendant quarante ans (1983-1985). En outre, une fois la moitié de la durée de ces contrats s'écoulée (1963-1965), il était possible de les prolonger pour 40 ans de plus. Néanmoins, avec le nouveau gouvernement vénézuélien (provisoire), la politique de la fin des concessions fut décrétée en 1959. Face à cette décision, les compagnies pétrolières réclamèrent et exigèrent les conditions fixées dans l'ancienne loi (1943). Nonobstant, l'État vénézuélien ne recula pas devant sa décision, et en conséquence, les corporations pétrolières cessèrent d'investir au Venezuela en consommant le capital interne (ce qui généra la chute la plus dure des investissements étrangers depuis le début de l'industrie pétrolière). Cela provoqua sans aucun doute une grande détérioration tant de l'infrastructure pétrolière du pays que des relations entre les transnationales et le gouvernement¹³³. En plus, ces entreprises déterminèrent de réduire leurs activités d'exploration et de création de nouveaux camps pétroliers ; en se concentrant sur la maximisation de la production et de la rentabilité des puits et des investissements déjà réalisés. En conséquence, le Venezuela commença à perdre son attrait en tant que producteur de pétrole, étant dépassé par les pays arabes du Moyen-Orient et par le Canada. D'autre part, sur la base du processus de désinvestissement des sociétés pétrolières, le gouvernement vénézuélien lança l'idée d'une nouvelle législation, qui bénéficierait à la CVP mentionné précédemment, en cherchant à développer l'industrie pétrolière nationale. En outre, un processus de substitution du personnel technique et de gestion étrangère par du personnel national fut démarré.¹³⁴

¹³³ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 38.

¹³⁴ Cáceres, Alejandro E., « Sector petróleo: desarrollo de una industria en volatilidad » dans Spirito Fernando, Straka Tomás (dir.), *La economía venezolana en el siglo XX. Perspectiva sectorial*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2018, p. 58.

2.4.2. Loi de Réversion et nationalisation de l'industrie

Au début des années 1970, le Venezuela connut une augmentation de sa production de pétrole comme jamais auparavant (3,7 millions de barils par jour). C'est sans doute le résultat de l'optimisation des puits effectuée par les entreprises pétrolières suite à la politique de la fin des concessions. C'est pourquoi, au vu de ce rendement et de la production développée par les Etats-Unis, les pays membres de l'OPEP entamèrent, en tant qu'entité et individuellement, des négociations avec les compagnies pétrolières (c'était la première fois que les transnationales décidaient de reconnaître l'OPEP et d'engager le dialogue). Dans le cadre de ces accords de groupe, l'augmentation de la taxe par baril et la participation au capital des concessions précédentes furent envisagées. Toutefois, en ce qui concerne le Venezuela, le processus législatif se poursuivit, introduisant une augmentation de l'impôt sur les revenus pétroliers de 60 % à la fin de l'année 1970. Par conséquent, en 1971, la Loi de Réversion fut approuvée¹³⁵, ce qui représenta le début de la nationalisation de l'industrie pétrolière.¹³⁶

Plus tard, en 1974, la Commission Présidentielle sur la Réversion Pétrolière (CPRP) fut créée, elle joua un rôle de centre de discussion entre les professionnels du pétrole, les responsables politiques et publics. Ces débats tournèrent autour de plans et de stratégies sur la manière dont le Venezuela allait intervenir et gérer l'industrie pétrolière, et en conséquence, la création de *Petróleos de Venezuela (PDVSA)* fut initiée.¹³⁷ Ensuite, en 1976, le gouvernement vénézuélien, sur la base de la Loi de Réversion (1971), réussit à nationaliser complètement le pétrole¹³⁸. Ainsi, la phase de l'industrie pétrolière gérée par des sociétés privées étrangères culmina et une nouvelle phase contrôlée par l'État vénézuélien commença. Toutefois, il convient de noter que ce processus d'étatisation et de continuation des opérations fut possible grâce à l'expérience et aux compétences des travailleurs vénézuéliens, qui s'étaient montrés plus présents dans les fonctions de cette industrie au cours des décennies précédentes. De cette façon, *PDVSA* était la société holding des compagnies nationalisées, dont les noms furent

¹³⁵ La loi de retour promulguée en 1971 stipulait que tous les biens, installations et équipements appartenant aux concessionnaires, à l'intérieur ou à l'extérieur des zones de concession, reviendraient à la nation sans compensation à l'expiration de la concession.

¹³⁶ Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 40.

¹³⁷ Darwich, Gregorio, « Petróleo en Venezuela: experiencias del siglo XX », *Espacio Abierto Cuaderno Venezolano de Sociología*, Vol. 23, n°1, janvier-mars 2014, p. 120.

¹³⁸ Martín Frechilla, Juan José, « Ni bendito ni maldito. Visión de conjunto del impacto del petróleo en la sociedad venezolana » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 31.

changés : *Maraven* (ex *Shell du Venezuela*) ; *Lagoven* (ancienne *Creole Petroleum Corporation*) ; *Meneven* (précédemment *Mene Grande Oil Company*), etc.

2.5. Les effets du pétrole sur le développement urbain au Venezuela

Comme nous l'avons déterminé dans le chapitre précédent, le Venezuela commença le XX^{ème} siècle comme un pays vierge sans infrastructures routières, en raison des faibles ressources de l'État. Néanmoins, depuis la naissance et le développement de l'industrie pétrolière, le schéma d'organisation spatiale et d'occupation urbaine hérité du modèle d'agro-exportation commença à subir des changements majeurs. Cela fut possible grâce à la construction de différents systèmes de communication terrestres (ponts, routes, lignes de chemin de fer, etc.) qui permirent progressivement aux compagnies pétrolières de pénétrer sur le territoire vénézuélien en quête du précieux hydrocarbure. Pourtant, cette industrie construisit de nouvelles villes et contribua à l'expansion d'autres villes. De plus, elle initia l'intégration de divers secteurs qui, dans la période précédente, n'étaient pas liés. Par conséquent, le pétrole transforma l'environnement physique territorial et urbain du Venezuela.

Toutefois, pour comprendre les divers changements et impacts générés par cette industrie au Venezuela, nous pouvons les diviser en deux grandes catégories (directe et relativement indirecte). D'une part, des effets directs sont associés à tous les processus réalisés par les compagnies pétrolières pour développer et gérer l'industrie pétrolière (exploration, exploitation, transport, raffinage, commercialisation et administration). De même, la construction de nouvelles implantations pour loger tous les travailleurs de cette industrie (champs pétrolifères ou villes). Ainsi, des maisons, des clubs, des églises, des hôpitaux et tout le système de services nécessaires pour maintenir la même qualité de vie que ces travailleurs étrangers avaient dans leur pays d'origine furent construits. Il convient de noter que cela s'avéra être une forme d'organisation urbaine et un mode de vie totalement nouveau pour le Venezuela, de sorte que deux réalités antagonistes commencèrent à coexister dans le pays (à l'intérieur des champs pétrolifères et à l'extérieur de ceux-ci). Par conséquent, du fait de l'activité pétrolière, les territoires et les paysages de la nation furent fortement affectés grâce à la construction de toutes les infrastructures et équipements nécessaires pour cette industrie naissante¹³⁹.

¹³⁹ *Ibidem.* p. 49.

Par ailleurs, lorsque nous parlons des effets relativement indirects, nous faisons référence aux transformations réalisées par le secteur public et privé développé grâce à l'impulsion économique offert par l'exploitation pétrolière. Par conséquent, la construction et le développement de nouvelles liaisons routières, d'infrastructures et de services réalisés dans les villes les plus importantes, sont le résultat des ressources considérables dont l'État vénézuélien et les promoteurs privés commencèrent à disposer. Ces investissements générèrent une croissance accélérée de la modernisation, en particulier dans les principales villes du pays. Néanmoins, des expansions incontrôlées se développèrent à la suite de diverses migrations internes (rural-urbain) et étrangères (population européenne en raison de la situation d'après-guerre). Cela entraîna des contrastes culturels et de nouveaux modèles de vie qui se matérialisèrent sur de nouvelles typologies de bâtiments (centres commerciaux, supermarchés, immeubles d'habitation, etc.)¹⁴⁰. En conséquence, les taux d'urbanisation augmentèrent compte tenu des importants mouvements migratoires tant vers les environs des villes pétrolières que vers les grandes villes, passant de 15 % de la population urbaine en 1926 à 53,3 % en 1950¹⁴¹.

Ainsi, cette puissante croissance urbaine fut possible grâce à l'activité pétrolière qui, contrairement au modèle d'agro-exportation, permit le développement de différents types de villes. D'une part, les villes industrielles, qui naquirent de la construction des grandes raffineries. Les villes pétrolières, proches des puits et qui abritaient les ouvriers et le personnel technique. Les villes commerciales, développées à proximité des villes pétrolières et qui jouaient un rôle d'approvisionnement, jusqu'à l'apparition de la notion de camps ouverts, entre autres¹⁴². Par conséquent, en tenant compte de tous ces processus, nous pouvons déterminer que l'industrie pétrolière généra une transformation urbaine et territoriale si vigoureuse à tel point que ce qui était auparavant de petites villes et des communautés devinrent de puissants centres urbains (camps pétroliers), comme ce fut le cas pour des villes comme Caracas, qui passa du statut de ville traditionnelle au début du XXe siècle à celui de métropole quatre décennies plus tard.

¹⁴⁰ *Ibidem.* p. 49.

¹⁴¹ Dembo, Nancy; Rosas, José et González V., Iván, « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria » dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 74.

¹⁴² Papail, Jean et Picquet, Michel, « Ciudades y petróleo. Aspectos históricos y prospectivos de la población urbana de Venezuela », *Estudios demográficos y urbanos*, Vol. 4, n°1, 1989, p. 171.

CONCLUSIONS

Ajoutons que, l'analyse exposée précédemment nous permet de déterminer que l'émergence de l'intérêt et de l'exploitation pétrolière au Venezuela (1866 premières concessions et 1883 premiers forages) n'était pas si éloignée de celles développées aux États-Unis (1859) ou au Mexique (1869). Cependant, ces processus furent réalisés de manière rudimentaire (par la compagnie *Petrolia del Tachira*), de sorte que les pourcentages de production, d'impact et de développement furent sans doute loin de ceux des deux dernières nations mentionnées. Cela caractérise bien à une moindre échelle, la situation dans laquelle se trouvait l'économie vénézuélienne à la fin du XIXe et au début du XXe siècle. C'est pourquoi, devant l'impossibilité pour l'État vénézuélien de développer l'industrie pétrolière par ses propres moyens, il recourut au système des concessions. De cette façon, la nation fut réaffirmée comme propriétaire des ressources et médiateur face aux corporations pétrolières, qui avaient à la fois la force économique, les connaissances et l'expérience.

De cette manière, l'industrie pétrolière naquit au Venezuela grâce à ces contrats, dont la plupart furent acquis par des tiers et vendus à des sociétés pétrolières, les premières ayant eu lieu entre 1907 et 1910. En conséquence, la transformation d'une production pétrolière nationale et artisanale en une production de grande ampleur réalisée par des transnationales étrangères commença. Ensuite, l'activité pétrolière provoqua un décalage et une transition entre deux réalités. D'une part, la nation agro-exportatrice fut laissée, stagnante, désindustrialisée, dévastée par divers conflits internes, appauvrie et endettée par des entités commerciales étrangères (maisons de commerce). Et, d'autre part, le Venezuela devint un pays aux ressources considérables, aux changements abrupts et accélérés, avec un développement industriel, la possibilité de faire face à de gros investissements et dont le développement s'organisa de l'intérieur. De plus, l'évolution progressive de son économie fit de la nation vénézuélienne un endroit stratégique pour les investisseurs et les compagnies pétrolières.

Toutefois, comme nous l'avons déterminé, le succès et la croissance de la production pétrolière vénézuélienne ne furent pas des événements isolés ; au contraire, il s'agissait d'un conglomérat de relations et de faits internes et externes. Ce fut ce qui permit au Venezuela de devenir l'un des plus grands producteurs et exportateurs de pétrole pendant une grande partie du XXe siècle. Ainsi, à partir de la première expédition de Ralph Arnold vers Venezuela en 1912, et grâce à la confirmation de la présence de pétrole, l'intérêt de la *RDS* se manifesta et elle s'établit dans le pays. De cette façon, pour la même année, une des filiales de *RDS* fonda le premier puits commercial (*Bababui 1*). Plus tard, en 1914, le puits *Zumaque 1* fut perforé,

révélant le potentiel pétrolier du Venezuela. En outre, l'instabilité politique et la chute des prix du pétrole mexicain permirent au Venezuela de commencer à se positionner comme un territoire ouvert et propice aux investissements étrangers. Néanmoins, ce fut à partir de 1922, avec la confirmation de la valeur stratégique du pétrole, des prix bas de la production mexicaine, du cadre juridique le plus avantageux de la région et la fameuse éruption du puits *Barrozos II*, que le Venezuela entra sur la scène pétrolière mondiale.

Par conséquent, ce pays d'Amérique latine devint un pôle d'attraction pour les investisseurs étrangers comme pour les compagnies pétrolières et commença à connaître un grand développement économique grâce à la forte augmentation de sa production de pétrole. Ainsi, grâce à l'activité pétrolière, l'État vénézuélien put pour la première fois faire face à de gros investissements et démarra un programme de construction de travaux publics et de voies de communication. Plus tard, le déclenchement de la grande crise de 1929, la taxe sur les importations de pétrole appliquée par les États-Unis et la découverte d'importants gisements de pétrole au Venezuela, firent augmenter la production avec plus de force. Par la suite, en raison de la mort de Juan Vicente Gómez et de l'arrivée d'un nouveau gouvernement, certaines compagnies pétrolières décidèrent de délocaliser leurs bureaux de la ville de Maracaibo vers la capitale afin d'établir de nouvelles relations. Cependant, ce nouvel État confronta et exigea aux entreprises pétrolières des avantages plus considérables pour le pays, par le biais de l'élaboration d'une nouvelle législation pétrolière, ce qui engendra une phase d'hostilité entre les deux parties. Plus tard, avec la nationalisation du pétrole en Bolivie (1937), au Mexique (1938), le début de la Seconde Guerre mondiale et la politique *Good Neighbor*, le Venezuela et son pétrole prirent beaucoup plus d'importance.

Par conséquent, en raison de la position avantageuse du pays, le gouvernement vénézuélien décida d'établir une nouvelle loi sur les hydrocarbures (1943) qui marqua l'histoire du pays, tant sur le plan du développement de l'industrie pétrolière que dans les relations entre les entreprises et l'État vénézuélien. À partir de ce nouveau cadre juridique, toutes les concessions qui avaient été accordées dans les administrations précédentes furent annulées et se mirent à jour avec ce nouveau règlement. En outre, les plus importantes compagnies pétrolières du pays furent obligées à créer de plus grandes raffineries de pétrole et à agrandir celles qui existaient déjà. Ainsi, sur la base de ces exigences, la mise en œuvre du plus grand programme de concessions de cette époque et la création du *fifty-fifty*, le Venezuela représenta la plus importante opération pétrolière internationale pour certaines corporations. En raison de cela, des transnationales telles que *SOC New Jersey RDS* décidèrent de concentrer et d'unifier toutes leurs opérations dans une seule entreprise, respectivement *CPC* et *RDSV*. En outre, ces

dernières, ainsi que d'autres entreprises, optèrent de déménager une partie de leur secteur administratif au niveau mondial dans la ville de Caracas, et d'y construire pour la première fois leurs sièges.

De cette façon, nous pouvons établir que la loi sur les hydrocarbures décrétée en 1943 fut celle qui favorisa et permit une plus grande présence physique des entreprises tant au Venezuela avec la construction de nouvelles raffineries et de nouveaux champs pétrolifères, que dans la ville de Caracas. En outre, fut cette législation qui permit au pays d'augmenter considérablement sa production et de recevoir le plus de ressources à cette époque. Cependant, à la fin des années 1940, le rendement de l'industrie pétrolière du Moyen-Orient menaça la productivité du Venezuela. Néanmoins, en 1951, la nationalisation du pétrole en Iran eus lieu et quelques années plus tard, en 1956, le canal de Suez fut bloqué. Ces événements internationaux et fortuits contribuèrent une fois de plus à l'augmentation de l'importance du Venezuela et de sa production pétrolière. Nonobstant, Avec la chute d'un autre régime dictatorial dans le pays et l'arrivée d'un nouveau président, la politique de la fin de concessions fut établie pour 1959. À la suite de ce décret, les compagnies pétrolières cessèrent progressivement d'investir dans les infrastructures de l'industrie pétrolière vénézuélienne et, par conséquent, réduisirent leur présence. Par la suite, le Venezuela commença à cesser d'être le pôle d'attraction des investissements étrangers qu'il était devenu, cédant sa place à d'autres pays producteurs jusqu'à la nationalisation en 1976.

Par conséquent, à partir de la compréhension des circonstances et des faits les plus notoires réalisés au cours du développement de l'industrie pétrolière, il nous permet de déterminer que, cette activité devint le moteur de la construction et de la modernisation du Venezuela. En outre, bien que les différents gouvernements vénézuéliens aient élaboré des différentes lois pour assurer de plus grands avantages au pays, les compagnies pétrolières déposaient constamment des plaintes et ne se soumettaient pas entièrement aux réglementations imposées. Néanmoins, quatre éléments furent les plus fondamentaux pour que ces entreprises se conformaient aux demandes de l'État vénézuélien, pour favoriser une meilleure relation et pour avoir une plus grande présence au Venezuela. Ainsi, les mouvements de nationalisation du pétrole en Amérique latine, le développement de la Seconde Guerre mondiale, la politique *Good Neighbour* et la loi de 1943 sur les hydrocarbures devinrent la formule clé pour que l'industrie pétrolière ait un impact direct sur la ville de Caracas (par la construction des sièges sociaux de ces entreprises et l'organisation de leurs travailleurs). De cette façon, des nouvelles typologies urbaines et des architecturales apparurent qui n'avaient pas été développés auparavant dans la capitale. Cependant, cette période d'influence directe fut compromise par la déclaration de la

politique de la fin de concessions, qui mit fin et clôturé le cycle de participation des compagnies pétrolières dans le développement de la ville de Caracas.

De Paris à un étage au siège des corporations pétrolières

Abstract

Following the development of various national and international events related to the Venezuelan oil industry, the industry was established in Caracas for the first time with a direct impact on the urban landscape of the city through the construction of the headquarters of several oil corporations. Therefore, this chapter addresses the urban and architectural evolution of the Venezuelan state capital straightforwardly from the last third of the 19th century to the middle of the 20th century. Indeed, the purpose of this chapter is to understand and determine which were the real direct effects caused by the presence of the most significant oil companies (operating in Venezuela) in the city of Caracas.

Therefore, initially is addressed the urban and architectural characteristics inherited from the colonial age and the change of image that was searched by Caracas in the last third of the nineteenth century. Similarly, it explored the first urban developments that the Venezuelan state capital experienced before and after the economic boost that the oil industry gave to the Venezuelan economy. As a result, is analyzed the impact on the urban landscape and the city dynamics of the headquarters construction and the reuse of the urban fabric in several sectors of Caracas by several oil corporations.

Comme nous avons pu le constater dans les chapitres précédents, la naissance et le développement de l'industrie pétrolière représentèrent pour le Venezuela l'un des plus grands et des plus forts événements de son histoire. Le début de cette activité industrielle plongea le pays dans une nouvelle réalité, passant d'un pays appauvri à une nation dotée de ressources considérables, ce qui a permis à l'État vénézuélien d'entreprendre de grands travaux publics et de commencer la construction d'un nouveau pays. En outre, nous avons identifié les événements les plus cruciaux (nationaux et internationaux) qui contribuèrent au progrès de l'industrie pétrolière au Venezuela jusqu'à sa nationalisation ; ainsi que les relations développées entre les compagnies pétrolières et l'État vénézuélien. Cela nous permet de préciser et de comprendre les événements qui motivèrent et amenèrent ces entreprises à déplacer une partie de leurs secteurs administratifs au niveau mondial vers la capitale vénézuélienne et, par conséquent, à construire leur siège pour les accueillir. Par conséquent, compte tenu des conclusions obtenues dans la section précédente, ce chapitre propose d'analyser en termes généraux (au vu de la richesse historique de la ville) les développements urbains et architecturaux les plus pertinents réalisés dans la ville de Caracas de la fin du XIXe siècle au milieu du XXe siècle. De cette manière, nous obtiendrons un point de référence qui nous permettra de comparer et de discerner les effets directs et indirects de l'exploitation pétrolière dans la ville. Ainsi, nous déterminerons l'impact et l'incidence réels que ladite industrie eut à Caracas, grâce à la construction des bâtiments qui furent les sièges des transnationales pétrolières et à l'utilisation de nouvelles typologies urbaines et architecturales.

Par ailleurs, avant de commencer, nous voudrions signaler que, pour la division et la structuration de ce chapitre, nous nous sommes appuyés sur deux auteurs qui ont déjà étudié Caracas à la même période. D'une part, Juan José Martín Frechilla, qui décompose l'évolution de la ville en quatre phases : la première capitale moderne (1863-1888) ; les routes et l'assainissement (1908-1935) ; un nouveau centre pour la capitale du pétrole (1936-1940) et la construction du dernier projet moderne (1946-1957). D'autre part, Beatriz Febres Cordero identifie également quatre stades d'évolution, mais à des années différentes : étape d'anticipation (1830-1935) ; première modernité (1936-1948) ; deuxième modernité (1948-1960) et, continuité persistante (1961-1975). De cette façon, guidés par ces différentes divisions, nous avons établi une périodisation qui nous permet de comprendre globalement le développement de la ville et, en outre, d'ajouter une section relative à la construction des sièges sociaux des compagnies pétrolières.

3.1. Contexte général de Caracas au XIXe siècle

Avant de commencer, il est nécessaire de connaître les premières caractéristiques que la ville de Caracas manifesta depuis sa fondation. Ainsi, nous pourrions comprendre tout au long de ce chapitre le développement et l'expansion qu'elle connut pendant la période à analyser. Caracas, comme d'autres villes d'Amérique latine, fut fondée à plusieurs occasions ; cependant, ce n'est qu'en 1567 qu'elle fut définitivement établie sous le nom de *Santiago de León de Caracas* et selon le modèle de tracé classique¹ (damier hispano-américain)². Cette caractéristique morphologique et organisationnelle fut détaillée dans le premier dessin de la ville par Juan de Pimentel (1578), où Caracas fut représentée à travers vingt-quatre blocs (carrés) autour d'une place centrale et huit rues au total (figure n° 6). Selon les termes de Iván González Viso, María Isabel Peña et Federico Vegas, ce plan montra « l'expression formelle précise de la première trame, son uniformité, sa symétrie et, aussi (...), les différentes typologies qui étaient déjà esquissées »³. De même, à travers cette première esquisse, il fut précisé que la ville était particulièrement composée de trois éléments principaux, les édifices religieux (églises et couvents) ; les maisons (maisons coloniales) et la place (centre fondateur de la ville)⁴.

Par conséquent, sur la base de cette logique organisationnelle (damier), la ville se développa de manière homogène, faisant allusion à la célèbre phrase que Juan de Pimentel plaça dans le même plan, « de cette façon la ville entière se construit »⁵. Toutefois, il convient de noter que, pendant la période coloniale, Caracas était une ville humble de dimensions limitées, comparée aux capitales des autres territoires de la couronne espagnole⁶. Cela est dû au fait que le Venezuela fut d'abord une province, puis un capitaine général, mais il ne fut jamais une vice-royauté comme celle de la Nouvelle Espagne (aujourd'hui le Mexique et une partie de l'Amérique centrale) ou du Pérou, dont les capitales étaient plus grandes et plus importantes.

¹ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 12, 16.

² Jorge Hardoy précise qu'un damier est « un tracé en forme d'échiquier avec une place principale formée par un bloc vide, généralement au centre de l'agglomération, entouré des sièges de l'autorité : maisons royales, cathédrale, hôtel de ville, etc. ». En : Durston, Alan « Un régimen urbanístico en la América hispana colonial: el trazado en damero durante los siglos XVI y XVII », *Historia*, Vol. 28, 1994, p. 37.

³ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 22. Citation originale : « la precisa expresión formal de nuestra primera trama, su uniformidad, su simetría y, también (...), las diferentes tipologías que ya se esbozan »

⁴ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 31.

⁵ Citation originale : « De esta suerte va todo el pueblo edificándose »

⁶ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 33.

Par conséquent, Caracas ne subit pas de changements majeurs au cours de cette période, de sorte qu'elle conserva une grande partie de ses caractéristiques fondatrices.

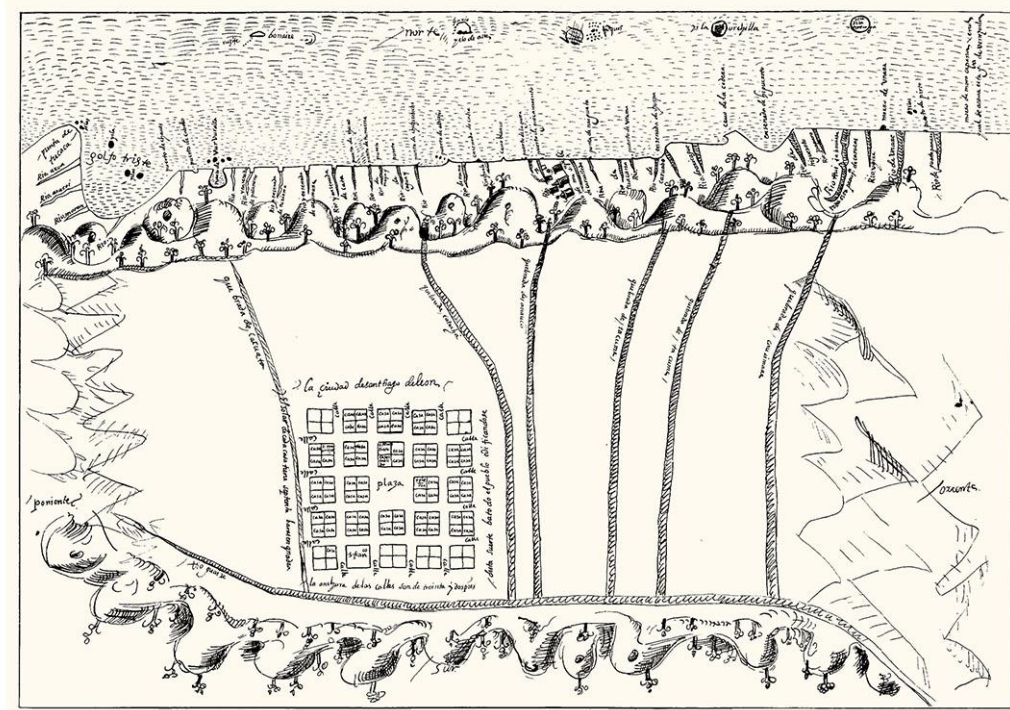


Figure n° 6 – Premier dessin de la ville de Caracas (1578).

3.1.1. Entre l'héritage colonial et une nouvelle nation

Pendant toute la période coloniale, la place principale de Caracas (le centre fondateur de la ville) fut le centre d'activités publiques (événements politiques, sociaux, religieux et récréatifs). C'est pourquoi les bâtiments les plus importants représentant la couronne espagnole se développèrent autour de ce lieu. En conséquence, compte tenu de la valeur du centre-ville, au fur et à mesure de son expansion à travers la trame fondatrice, ses habitants perdirent leur statut social⁷. Ce type d'organisation correspondait, comme l'affirme Federico Villanueva Brandt, à « la forme classique de ségrégation urbaine préindustrielle »⁸. Parallèlement, la plupart des

⁷ García-Guadilla, María Pilar « Caracas: De la Colonial al socialismo del siglo XXI. Espacio, clase social y movimientos ciudadanos », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 157.

⁸ Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 56. Citation originale : « la forma clásica de segregación urbana preindustrial »

bâtiments furent construits autour d'une cour centrale, reproduisant à une échelle plus modeste la condition organisationnelle de la ville basée sur un élément central (la place). C'est donc l'une des caractéristiques les plus pertinentes qui détermina à la fois la croissance de Caracas et la typologie des bâtiments coloniaux jusqu'à la fin de la période coloniale⁹.

Postérieurement, le début des guerres liées au mouvement d'émancipation généra de forts dégâts dans la ville, affectant en grande partie les infrastructures et diminuant considérablement la population (20.000 hab.), laquelle tarda à se rétablir (29.486 hab. en 1825 ; 34.000 hab. en 1847 ; 43.752 hab. en 1856 et 47.595 hab. en 1869)¹⁰. Par la suite, après avoir obtenu son indépendance, Caracas subit en 1812 un puissant tremblement de terre, qui compromit encore les bâtiments et les équipements de la ville¹¹; bien que certains travaux de reconstruction furent effectués ultérieurement, les effets du tremblement de terre étaient visibles même après soixante ans¹². Plus tard, après la séparation du Venezuela de la Grande Colombie¹³, Caracas devint la capitale de la nouvelle nation. Néanmoins, comme le modèle économique agro-exportateur de cette nouvelle république (discuté dans le premier chapitre), le processus d'émancipation et de séparation de la Grande Colombie ne représenta pas de grandes transformations pour la ville. Cela est dû au fait que divers affrontements internes continuèrent à se produire, affectant la croissance et le développement tant de Caracas que de sa population. Ainsi, même après la fin de la période coloniale, la trame fondatrice fut maintenue comme ligne directrice pour l'extension de la ville. Par conséquent, selon la carte de 1843, l'organisation et l'esthétique de Caracas restèrent identiques à celles d'une ville coloniale. Le pays avait été tellement affecté après les batailles d'émancipation qu'il ne possédait pas de force économique suffisante pour investir dans l'amélioration de sa capitale (figure n° 7).

⁹ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 35-36.

¹⁰ Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 58.

¹¹ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 32.

¹² Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 58.

¹³ Comme nous l'avons déjà mentionné, après avoir obtenu son indépendance, le Venezuela fit partie de la Grande Colombie, une nation composée de l'Équateur, de la Colombie et du Venezuela. Cependant, en 1930, sur la base d'un jugement de José Antonio Páez, le Venezuela se sépara définitivement de cette union, devenant une nouvelle république indépendante.

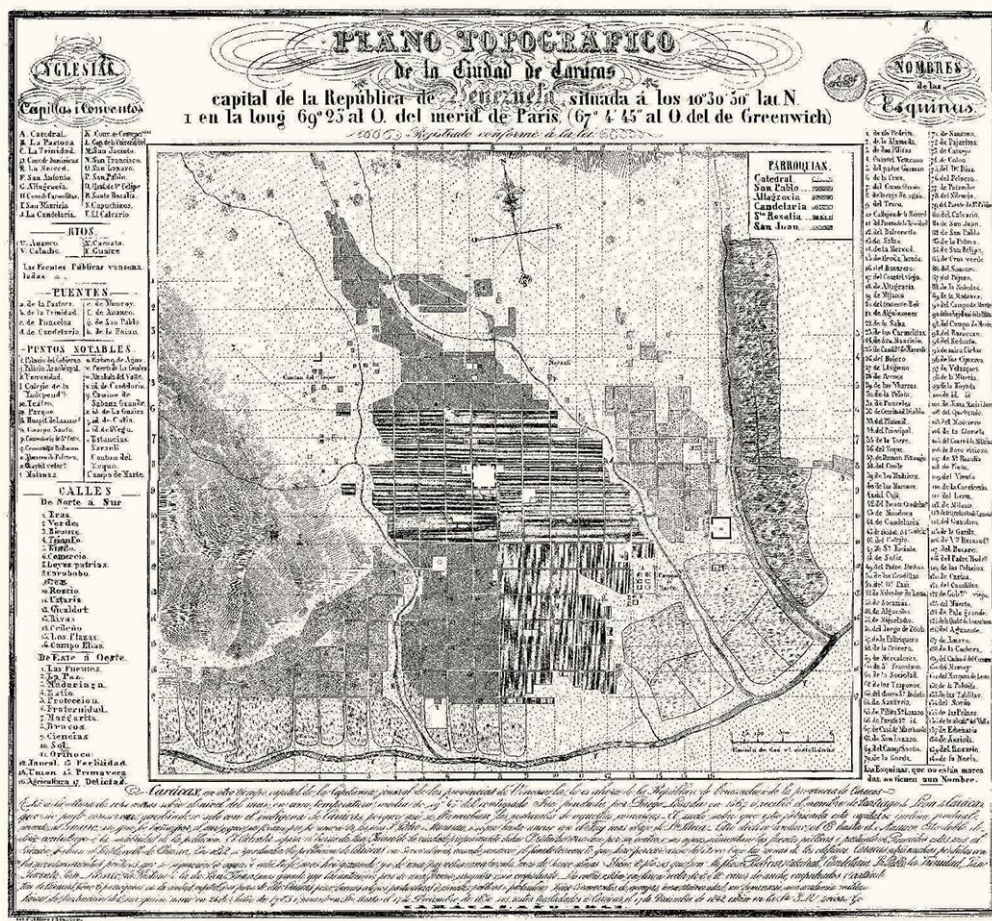


Figure n° 7– Carte de la ville de Caracas de 1843.

3.1.2. Les premiers travaux publics : Caracas le Paris à un étage

Malgré les diverses circonstances qui affectèrent la ville de Caracas pendant les deux premiers tiers du XIXe siècle, certaines améliorations et constructions furent réalisées sous différentes administrations¹⁴. Néanmoins, fut réellement à partir du mandat d'Antonio Guzmán Blanco (1870-1877, 1879-1884 et 1886-1888) que la ville connut le plus grand processus de transformation depuis sa fondation¹⁵. Ainsi, durant ce gouvernement, des travaux

¹⁴ Parmi les travaux réalisés avant le mandat d'Antonio Guzmán Blanco, nous pouvons citer : la route entre la capitale et la ville de *La Guaira* (1845), l'augmentation du nombre de ponts présents dans la ville à huit (1843), la construction du Théâtre de Caracas, le passage du même nom (Caracas), la place de *La Trinidad* et le cimetière des *Hijos de Dios*. En : Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 59.

¹⁵ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 39.

d'assainissement, d'infrastructures routières, des travaux publics divers se développèrent, ainsi qu'un désir urgent de trouver une nouvelle image pour la ville et d'abandonner l'esthétique héritée de la période coloniale¹⁶. Cette recherche et ces progrès furent rendus possibles grâce à l'influence qu'Antonio Guzmán Blanco connut pendant sa période d'ambassadeur aux États-Unis et en Europe¹⁷. Par conséquent sous ce gouvernement, Caracas vit son prestige réhaussé, devenant ainsi la vitrine du développement d'un nouvel État et la représentation de tout un pays¹⁸. De cette manière, ce président tenta de réaliser un grand exploit, celui de remettre la capitale au goût du jour, après avoir stagné pendant une grande partie du XIXe siècle (tant par les mouvements d'émancipation que par les conflits internes qui suivirent) afin de « faire du Venezuela la France de l'Amérique du Sud »¹⁹.

Il convient de noter que, compte tenu des aspirations de ce nouveau front politique, le Ministère des Travaux Publics (MTP) fut créé en 1874. Cette entité était chargée de la construction des infrastructures routières, de divers bâtiments (publics, militaires, éducatifs, récréatifs, culturels, etc.), de monuments civiques, entre autres. En conséquence, ces nouveaux projets donnèrent à Caracas une plus grande importance géopolitique, en raison de l'amélioration des connexions entre ses « *hinterlands* » et le reste du pays²⁰. En outre, la ville fut réaffirmée comme capitale d'un nouvel État moderne, accompagné de l'idée positiviste du progrès²¹, en cherchant à mettre de côté l'influence coloniale héritée pour la remplacer, en particulier celle de la ville de Paris²².

Ainsi, parmi les différents travaux routiers qui furent réalisés, nous pouvons citer : la Route de *Charallave* (1872) ; la Route de l'Est (1875, qui allait vers les villes de *Sabana Grande*, *Chacao*, *Los Dos Caminos*, *Petare* et *Guarenas*) ; le chemin de fer entre Caracas et la ville de

¹⁶ Semeco Mora, Ana « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 42-43.

¹⁷ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 82.

¹⁸ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 34, 36.

¹⁹ Almandoz, Arturo Alan « De la fiesta de Guzmán a la belle époque », *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, n°28, 1996, p. 8. Citation originale : « hacer de Venezuela la Francia de la América del Sur »

²⁰ Semeco Mora, Ana « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 42.

²¹ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 82-83.

²² Comme nous l'avons déjà mentionné, cela fut dû à l'influence dont Antonio Guzmán Blanco fut soumis pendant sa période d'ambassadeur, ce qui lui offrit l'occasion de connaître les travaux du baron de Haussmann et les idées progressistes de Napoléon III. En : Almandoz, Arturo « Caracas, entre la ciudad guzmancista y la metrópoli revolucionaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 9-10.

La Guaira (1882-1884) ; le chemin de fer vers *El Valle* et *Antímano* (1883) et le Chemin de Fer Central du Venezuela (1886, qui allait vers *Petare* puis *Santa Lucía*)²³. Il y a lieu de noter que, suite à la construction de ces nouvelles liaisons routières et ferroviaires, de nouveaux secteurs suburbains furent développés pour les loisirs et la détente de la bourgeoisie de la ville²⁴. Par ailleurs, et comme nous l'avons commenté précédemment, à l'occasion de la recherche d'une nouvelle esthétique pour Caracas, plusieurs travaux publics furent réalisés sous l'influence du style éclectique (originaire de France), qui renouvela d'une certaine manière l'image de la ville. Parmi ces nouvelles constructions, nous pouvons également citer : le Palais législatif ou Capitole national (1872-1877) ; le Panthéon National (1874) ; le Temple Maçonnique (1876) ; le Théâtre Guzmán Blanco (1876-1885) ; la Sainte Chapelle (1883), entre autres. Il faut souligner que ces projets représentaient des nouveaux modèles de bâtiments pour Caracas, qui imposaient une nouvelle échelle et, par conséquent, modifiaient le profil urbain, en plus, ils influencèrent d'une certaine manière la trame fondatrice, en articulant et en développant de nouveaux espaces ; ainsi, la notion de boulevard, de lieux de récréation et de commémoration fut introduite (figure n° 8)²⁵. C'est pourquoi, comme le déclarent Iván González Viso, María Isabel Peña et Federico Vegas :

« L'architecture devint indépendante (...) Si avant les rues étaient lues comme un système de murs continus avec des portails et des fenêtres, maintenant le bloc colonial devint un support pour des façades autonomes avec de nouveaux styles. Il fut annoncé à la postérité qu'à partir de ce moment (...) tout bâtiment pouvait se distinguer des autres et être un protagoniste notoire »²⁶.

En outre, une politique sanitaire fut développée (qui fut fortement influencée par les processus de rénovation urbaine mit en œuvre en Europe)²⁷, qui visait à traiter des problèmes

²³ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja, Quito, OLACCHI, 2012, p. 42. | De Lisio, Antonio « La evolución urbana de Caracas. Indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza », *Revista de Geografía Venezolana*, Vol. 42, n°2, 2001, p. 207.

²⁴ Semeco Mora, Ana « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 42.

²⁵ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 29, 42, 46-47. | González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 38-40.

²⁶ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 36. Citation originale : « La arquitectura se independiza (...). Si antes las calles se leían como un sistema de muros continuos con portales y ventanas, ahora la cuadra colonial pasa a servir de soporte a fachadas autónomas con nuevos estilos. Se anunciaba a la posteridad que a partir de ese momento (...) cualquier edificación, podía destacarse del resto y ser un protagonista notorio ».

²⁷ Deux exemples clés du processus d'assainissement qui eut lieu sur le continent européen sont la rénovation urbaine de la ville de Paris par le Baron de Haussmann et l'expansion de la ville de Barcelone par Ildefonso Cerdá.

tels que : l'approvisionnement d'eau propre, l'éradication des foyers de maladies infectieuses, la qualité et l'état des aliments sur les marchés publics et les conditions d'hygiène dans les établissements de santé. De même, la relocalisation des décharges, des usines et des abattoirs à la périphérie du périmètre urbain de la ville fut prise en compte²⁸. D'autre part, la place principale (le centre fondateur de la ville) cessa d'être le siège du marché de la ville (qui fut déplacé dans un autre secteur voisin) pour devenir le noyau symbolique de la nation, appelé Place Simón Bolívar en vue de la commémoration du centenaire de la naissance de Simón Bolívar en 1883. Par conséquent, ce secteur de la ville commença à faire partie des espaces de contemplation et de loisirs, mentionnés précédemment²⁹. Ainsi, les travaux entrepris à l'époque d'Antonio Guzmán Blanco, définis par Almandoz Arturo comme « art urbain »³⁰, contribuèrent à la formation et à la composition du « collage éclectique » qui donna à Caracas le titre de Paris à un étage³¹. D'autre part, il y a lieu de remarquer que toutes les modifications et tous les développements effectués dans la ville de Caracas au cours de cette période le furent principalement dans les domaines architectural et non urbain, car il n'y avait pas de plan préétabli pour développer³².

Néanmoins, malgré les efforts déployés pour renouveler et changer l'image de Caracas, les éléments coloniaux (trame urbaine fondatrice ; bâtiments bas développés autour d'une cour centrale ; façades continues, etc.) demeurèrent les composantes de base de la ville. En outre, la stratification sociale ne subit pas de changements majeurs, l'élite resta située au centre, tandis que le prolétariat demeura à la périphérie³³. Par ailleurs, après la fin du mandat d'Antonio Guzmán Blanco, le Venezuela subit une nouvelle période d'instabilité avec le développement de nouveaux conflits internes, le déclin de son modèle économique d'agro-exportation et l'augmentation de la dette de l'État vénézuélien envers les Maisons de Commerce. Cela entraîna, d'une part, le blocus économique de 1902 mentionné dans le premier chapitre et, d'autre part,

²⁸ Cobos, Eduardo, « Una polémica higienista y los cementerios de Caracas en el primer guzmanato, 1870-1877 », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2009. Mis en ligne le 03 février 2009. Consulté le 24 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/47403>

²⁹ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 46-47.

³⁰ Le terme « art urbain » fait référence à l'embellissement des espaces publics dans la ville dans l'historiographie urbaine française. En : (Almandoz Arturo, 34, 11). « arte urbano »

³¹ Martín Frechilla, Juan José, « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 82-83. Citation originale : « ecléctico collage ».

³² Almandoz, Arturo Alan « De la fiesta de Guzmán a la belle époque », *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, n°28, 1996, p. 10-11.

³³ García-Guadilla, María Pilar « Caracas: De la Colonial al socialismo del siglo XXI. Espacio, clase social y movimientos ciudadanos », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 159.

l'impossibilité (compte tenu du budget réduit) d'entreprendre des travaux publics importants, tant dans le pays que dans la ville de Caracas³⁴. En conséquence, la capitale vénézuélienne acheva le XIXe siècle comme une ville d'aspect colonial, en dépit des certains bâtiments à l'esthétique éclectique développés antérieurement pendant la période d'Antonio Guzmán Blanco.

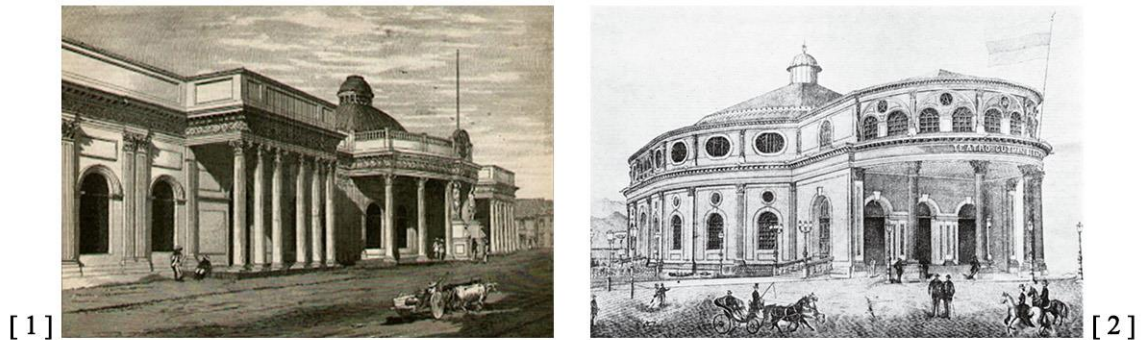


Figure n° 8 – Esthétique architecturale de Caracas pendant le mandat d'Antonio Guzmán Blanco.

3.2. Les premiers développements urbains

En raison du panorama économique et politique avec lequel le Venezuela conclut le XIXe siècle, Caracas commença une nouvelle centurie comme une ville aux dimensions modestes, au milieu d'une grande vallée de végétation touffue³⁵, traversée et fractionnée par des barrières naturelles (rivères)³⁶. Parallèlement, avec les mêmes caractéristiques et composantes coloniales et guidée par la trame fondatrice³⁷. En outre, durant les premières années de ce nouveau siècle (XXe), la capitale vénézuélienne présentait encore des problèmes d'hygiène, en raison de la stagnation des déchets due à l'absence d'un système d'écoulement des eaux sales, à la carence

³⁴ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 85.

³⁵ Mobilia Diotaiuti, Esther, « Los Chorros: cuando el tejido urbano se funde con la naturaleza Historia de la expansión de Caracas (1910-1935) », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 25 juin 2020. URL : https://www.academia.edu/27559602/Historia_de_la_urbanizaci%C3%B3n_Los_Chorros_1910-1935_

³⁶ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 50.

³⁷ Dembo, Nancy; Rosas, José et González Viso, Ivan « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 75.

de l'eau potable et aux conditions insalubres de nombreuses maisons. Ces circonstances empêchèrent Caracas de devenir une ville moderne, soumettant la population à une lente croissance, et il n'y avait qu'un seul hôpital à l'époque, l'Hôpital *Vargas*³⁸. Au vu de ce scénario, il est entendu que pendant la période présidentielle de Cipriano Castro (1899-1908) et plus tard de Juan Vicente Gómez (1908-1935), « la ville resta endormie »³⁹. Cependant, diverses constructions se réalisèrent et les premières extensions de la capitale vénézuélienne furent entreprises. Néanmoins, ces transformations furent modestes par rapport à celles que Caracas connut grâce à l'impulsion économique vigoureuse de l'exploitation pétrolière⁴⁰.

Il convient de noter que c'est surtout depuis le mandat présidentiel du général Juan Vicente Gómez que l'économie vénézuélienne commença à se remettre de la misérable situation dans laquelle elle se trouvait, mettant éliminant progressivement à la dette extérieure que le Venezuela avait contractée à la fin du XIXe et au début du XXe siècle. En outre, ce président entreprit d'apaiser les conflits internes qui sévissaient dans la nation et lança également un processus d'assainissement et d'articulation des routes. Ainsi, émergea une fois encore (bien que sous un autre angle) un processus de modernisation du pays⁴¹. Toutefois, il y a lieu de remarquer que la relation entre Juan Vicente Gomez et la capitale n'était pas la plus appropriée, vu que le comportement des *caraqueños*⁴² était très cosmopolite pour ce président. Cette discordance se matérialisa plus tard par le transfert du siège du gouvernement vénézuélien vers la ville bucolique de Maracay⁴³, produisant ce que Louis Lapeyre Jean appelle la « Versailles vénézuélienne »⁴⁴.

D'autre part, pour revenir au contexte de Caracas, les premiers *tramways* électriques commencèrent à être installés en 1908, en remplacement des tramways à traction animale, qui assurèrent le service jusque dans les années 1940. Ce nouveau système de transport comprenait

³⁸ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 85.

³⁹ Herrera Napoleón, Carola « Caracas, ciudad histórica diversa », *Bitácora urbano-territorial*, Vol. 19, n°2, 2011, p. 29. Citation originale : « la ciudad permaneció dormida ».

⁴⁰ Almandoz, Arturo « Caracas, entre la ciudad guzmancista y la metrópoli revolucionaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 10. | González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 50.

⁴¹ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 85.

⁴² Appellation pour les habitants de la ville de Caracas.

⁴³ Mobilia Diotaiuti, Esther, « Los Chorros: cuando el tejido urbano se funde con la naturaleza Historia de la expansión de Caracas (1910-1935) », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 25 juin 2020. URL : https://www.academia.edu/27559602/Historia_de_la_urbanizaci%C3%B3n_Los_Chorros_1910-1935_

⁴⁴ Almandoz, Arturo Alan « De la fiesta de Guzmán a la belle époque », *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, n°28, 1996, p. 10-11.

des lignes suburbaines qui permettaient d'accéder aux villages satellites de la ville⁴⁵. De plus, compte tenu des déconnexions, des coûts de production et de maintenance des lignes ferroviaires développées depuis 1877, le gouvernement vénézuélien adopta la route comme le moyen de transport le plus approprié par rapport au panorama auquel le pays était confronté (notamment en raison de l'accès rapide qu'elle permettait pour le contrôle militaire)⁴⁶. De même, des processus d'assainissement furent entrepris dans la ville avec la création de la Commission d'Hygiène Publique et d'autres entités en 1909, qui commencèrent à s'occuper des aspects sanitaires, avec la création de réseaux de drainage et le décret de la première Loi Nationale de Santé en 1912⁴⁷.

Durant cette période, des bâtiments importants furent également développés pour la ville tels que le Théâtre National (1905) ; l'ancien siège de l'Académie Militaire (1904-1907) ; l'Hippodrome de *El Paraiso* (1912) ; le Nouveau Cirque de Caracas (1919) et le Théâtre *Ayacucho* (1925). La plupart de ces bâtiments conçus par l'architecte Alejandro Chataing, marquèrent le style architectural (éclectique) de la ville à cette époque, tout comme le fit Juan Hurtado Manrique pendant la période présidentielle d'Antonio Guzmán Blanco (figura n° 9)⁴⁸. D'autre part, avec l'avènement de l'automobile au début du XXe siècle, l'élite de Caracas commença à rechercher de nouvelles zones résidentielles en périphérie, dans le but d'échapper au tumulte et à la désorganisation qui régnaient au centre de la ville⁴⁹. Par conséquent, la ville initia son expansion physique en transformant les zones précédemment utilisées pour la récolte du café et de la canne à sucre (les *haciendas*⁵⁰ *Blandín, Ibarra, La Carlota, San Felipe, El*

⁴⁵ Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 60.

⁴⁶ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 86.

⁴⁷ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 51. | Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 85.

⁴⁸ Oteyza, Carlos, *Caracas, crónica del siglo XX*, Cine Archivo 1999, 55 minutes.

⁴⁹ Llanos M., Douglas et Martínez Bellorín, Rafael E., « La planificación urbana en la ciudad de Caracas, Venezuela (1934-2013: En búsqueda de la modernidad perdida », dans Goycoolea Prado Roberto (dir.), *Modernidades ignoradas. Indagaciones sobre arquitectos y obras (casi) desconocidas de la arquitectura moderna*, Puebla, RNIU, 2014, p. 46.

⁵⁰ Le concept d'*hacienda*, de la langue espagnole, fait référence à une zone de taille considérable consacrée à l'activité et à l'exploitation de produits agricoles tels que la canne à sucre, le cacao, le café, entre autres.

Volcán, Los Ruices, etc.) en de nouvelles zones urbaines, aux caractéristiques et aux configurations spatiales innovantes⁵¹ (sur le modèle banlieue-jardin)⁵².

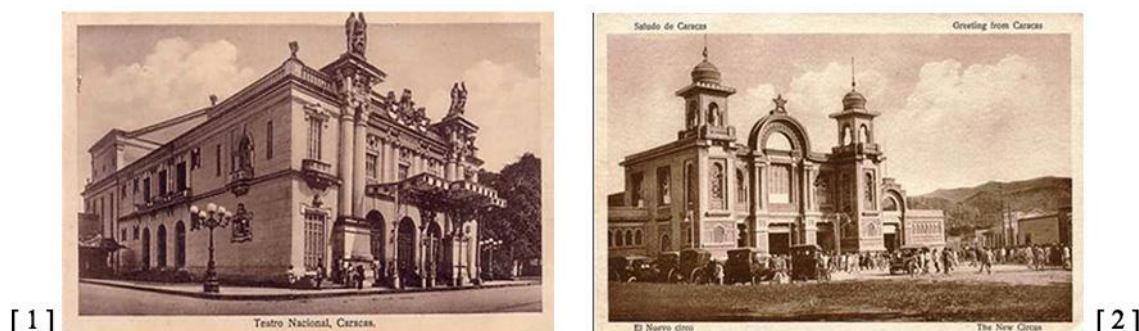


Figure n° 9 – Esthétique architecturale de Caracas au début du XXe siècle.

3.2.1. La première expansion de la ville

Au cours des premières années du XXe siècle, le développement de l'urbanisation *El Paraíso* connut un essor dans sa construction, ce progrès avait été réalisé par la peur générée par le tremblement de terre du 29 octobre 1900 ; subit par la capitale vénézuélienne dans ce nouveau siècle⁵³. Ainsi, dans cette nouvelle zone (*El Paraíso*) qui symbolisa la première extension et développement urbaine moderne de la ville, commencèrent à être construites des maisons antisismiques avec des toits métalliques, réalisées par les ingénieurs Alberto Smith et Rafael

⁵¹ Herrera Napoleón, Carola « Crecimiento y transformación de la metrópolis de Caracas entre 1936 y 2010: la disolución de la centralidad urbana en tres tiempos », *Revista del Instituto Universitario de urbanística de la Universidad de Valladolid*, Vol. 16, n°1, 2013, p. 171. | De Lisio, Antonio « La evolución urbana de Caracas. Indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza », *Revista de Geografía Venezolana*, Vol. 42, n°2, 2001, p. 211.

⁵² À partir des difficultés pratiques supposées dans l'application du schéma de la Ville-Jardin, le modèle du banlieue-jardin apparut qui, contrairement à la Ville-Jardin, posait un secteur en périphérie de la ville, mais dépendant des activités économiques de celle-ci. En : Liernur Jorge Francisco et Aliata Fernando (dir.) *Diccionario de arquitectura en la Argentina. Estilos obras bibliográficas instituciones ciudades*, Buenos Aires, AGEA, 2019, p. 81.

⁵³ Il y a lieu de noter que la planification et le développement de ce nouveau secteur de la ville avaient déjà commencé en 1892, en raison de la construction de plusieurs ponts qui permettaient de surmonter la barrière naturelle du fleuve Guaire. Cependant, à partir du mouvement tellurique de 1900, l'avancée et la construction de cette urbanisation s'intensifièrent. Cela fut dû, d'une part, à la crainte de la classe bourgeoise d'un autre événement naturel de plus grande magnitude. D'autre part, comme nous l'avons déjà mentionné, en raison de la nécessité d'habiter une zone plus exclusive évitant le chaos du centre ville. En : Semeco Mora, Ana « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 42-43. | De Sola, Irma, *Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567-1967*, Caracas, Ediciones del Comité de Obras culturales del Cuatricentenario de Caracas, 1967, p. 101, 106.

Seijas Cook⁵⁴. De même, la nouvelle urbanisation comportait des rues entièrement pavées, un système électrique, un service d'eau potable et des installations sanitaires. Ainsi, à partir de ce moment, la maison coloniale hermétique avec sa façade continue et sa cour centrale (héritage colonial) commença à être remplacée par un schéma innovateur de maison unifamiliale séparée (*la quinta*)⁵⁵. En conséquence, la place Simon Bolivar cessa d'être l'épicentre de l'élite de la ville, qui s'installa vers la nouvelle urbanisation *El Paraíso*⁵⁶.

Néanmoins, il faut tenir compte du fait que, bien que ce nouveau secteur fût désigné comme première extension urbanisée de la ville, cela ne signifiait pas que Caracas ne s'était pas agrandi auparavant ; car des aménagements avaient été réalisés vers la périphérie sous forme de nouvelles implantations. Cependant, ils ne s'agissaient pas de travaux planifiés, mais d'ajouts réalisés par une classe sociale moins favorisée⁵⁷. D'autre part, il y a lieu de préciser que, bien que cette nouvelle urbanisation *El Paraíso* s'éloigne de la trame fondatrice (séparée par la barrière naturelle du fleuve *Guaira*), cela n'impliqua pas l'application d'un nouveau schéma organisationnel, au contraire, un critère réticulaire similaire fut utilisé à ses débuts (figure n° 10 [1])⁵⁸. Néanmoins, ce développement urbain, comme la plupart de ceux qui suivirent, permit de repenser en quelque sorte la logique urbaine de la ville de Caracas, en passant de la concentration démographique dans le centre fondateur, au modèle de maison de banlieue, spatialement dispersée et fragmentée (schéma banlieue-jardin)⁵⁹. En outre, il convient de remarquer que la bourgeoisie *caraqueña* n'avait pas décidé de construire son nouvel espace résidentiel en premier lieu à l'est de la vallée de Caracas, car, à cette époque, ces zones n'offraient pas le confort nécessaire. Cependant, ce fut plus tard que ces secteurs de l'est commencèrent à prendre de la valeur, en devenant ainsi en le nouveau domaine de la bourgeoisie de la capitale vénézuélienne⁶⁰.

⁵⁴ Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 62.

⁵⁵ Ce nouveau modèle de logement unifamilial s'insérait dans le contexte comme un élément complètement séparé et entouré de jardins (schéma de banlieue-jardin).

⁵⁶ Oteyza, Carlos, *Caracas, crónica del siglo XX*, Cine Archivo 1999, 55 minutes.

⁵⁷ Semeco Mora, Ana « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 44.

⁵⁸ Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 62.

⁵⁹ Carrión, Fernando « Presentación », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 7.

⁶⁰ Semeco Mora, Ana « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 43.

3.2.2. Entre le secteur public et le secteur privé

Le développement de l'activité pétrolière au Venezuela commença à avoir un impact décisif sur l'économie du pays dans la décennie des années vingt. Cependant, vers 1925, comme l'affirme Lorenzo González Casas, les développements architecturaux et urbains étaient certainement limités à Caracas, puisque, cette même année, Juan Vicente Gómez décida de quitter la capitale et de s'installer dans la ville bucolique de Maracay. Ce président considérait que Caracas était un risque pour son gouvernement. Ainsi, une fois que la ville de Maracay (appelée par González Casas Lorenzo le Versailles tropical)⁶¹ fut établie comme siège de l'État vénézuélien, elle commença à se bénéficier des revenus du pétrole, en réalisant différents travaux et même la construction du siège du Banco Obrero (BO)⁶². Néanmoins, bien que les travaux publics développés par le gouvernement vénézuélien aient diminués, le secteur privé fut en charge de réaliser durant ces années une grande partie des progrès de la ville de Caracas⁶³. Ainsi, depuis l'association en 1924 des promoteurs privés Luis Roche et Juan Bernardo Arismendi, la capitale vénézuélienne expérimenta la construction de nouvelles urbanisations à l'est de la vallée de Caracas⁶⁴.

C'est ainsi qu'en 1926 commença la construction du secteur de *San Agustín del Norte*, orienté vers la classe moyenne *caraqueña*, développé par les deux promoteurs privés mentionnés antérieurement et connu sous le nom d'« élargissement de Caracas ». Cette nouvelle extension de la ville, qui était plus proche du centre fondateur que par rapport à l'urbanisation *El Paraíso*, entraîna une modification importante de la taille des blocs coloniaux, divisant ceux-ci en quatre blocs plus petits. Il convient de noter que, malgré cette modification, la continuité des rues de la trame traditionnelle ne fut pas interrompue⁶⁵. En outre, ce nouveau développement urbain fut

⁶¹ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 52-53.

⁶² La Banque Ouvrière fut fondée en 1928 et fut la première entité publique à financer la construction de logements d'intérêt social en Amérique Latine. En : Semeco Mora, Ana « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 45.

⁶³ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 52-53.

⁶⁴ Briceño Leon Roberto et Texera Yolanda (dir.) *Modelos para desarmar: instituciones y disciplinas para una historia de la ciencia y la tecnología en Venezuela*, Caracas, CDCH UCV, 1999, p. 160.

⁶⁵ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 48. | Novoa María et Padrón Martín, « Arquitectura urbana participativa en San Agustín del Norte: la valoración y actuación en áreas residenciales de valor histórico-patrimonial », *Site web officiel de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'UCV*. Mis en ligne en 2008. Consulté le 27 juin 2020. URL : <http://trienal.fau.ucv.ve/2008/documentos/tpa/TPA-3.pdf>

loué pour ses logements modernes de style éclectique (de l'esthétique mudéjare à l'Art nouveau). De même, bien que les maisons aient continué à avoir des murs et des façades continues dans tout le bloc, chacune d'entre elle était singulière, mettant en évidence « le désir sous-jacent de vivre dans des *quintas* similaires à ceux de *El Paraíso* » (figure n° 10 [2]). D'autre part, ce nouveau développement mit un accent particulier sur l'automobile, compte tenu des progrès accélérés de l'industrie pétrolière vénézuélienne et de l'augmentation de la demande intérieure pour ses dérivés⁶⁶.

Plus tard, en 1928, et toujours par le secteur privé, commença la construction de l'urbanisation de *Nueva Caracas*, qui peut être considérée comme la plus grande intervention jusqu'à cette époque, compte tenu de ses dimensions par rapport à la taille de la ville de Caracas à l'époque (figure n° 10 [4]). Ce secteur apparut comme une ville satellite conçue pour la classe moyenne *caraqueña*, et comme l'urbanisation de *El Paraíso*, maintenait une disposition orthogonale semblable au damier fondateur et était destinée à un usage particulier (l'usage résidentiel). En raison de cette spécificité programmatique, bien que Caracas ait continué à s'étendre, le centre de la ville continua à abriter un très grand nombre d'activités et de services⁶⁷. D'autre part, compte tenu de la réussite du développement du secteur de *San Agustín del Norte* (par des sponsors privés), le BO entreprit la construction d'un nouveau quartier de la ville, l'urbanisation de *San Agustín del Sur* en 1929, orienté vers la classe ouvrière⁶⁸. A cette occasion, l'exécution de ce nouveau secteur de Caracas signifia la séparation de la trame coloniale, en utilisant le fleuve *Guaira* comme élément intercepteur de la rigueur géométrique proposée par le damier fondateur⁶⁹. De cette manière, ce nouveau développement urbain proposa le tracé de 9 routes qui furent construites perpendiculairement à l'axe du fleuve *Guaira* ; bien qu'il ne suivit pas avec la même logique de croissance traditionnelle de la ville, il conserva certaines caractéristiques de l'héritage colonial comme la notion de bloc, la cour, la façade continue,

⁶⁶ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 48. Citation originale : « el deseo subyacente de vivir en quintas semejantes a las de El Paraíso ».

⁶⁷ *Ibidem*, p. 46.

⁶⁸ Cette urbanisation s'avéra être la première expérience de caractère urbain de la BO. Plus tard, entre 1928 et 1931, cette entité réalisa le développement du logement dans le secteur de *Agua Salud* et de *Barrio Obrero de Catia*. En : González Lorenzo; Marín Orlando et Garrido Henry, « San Agustín del Sur : El Banco Obrero en los « paisajes de transición » caraqueños », *Site web officiel de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'UCV*. Mis en ligne en 2008. Consulté le 27 juin 2020. URL : <http://trienal.fau.ucv.ve/2008/documentos/hp/HP-7.pdf> | Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 69.

⁶⁹ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 48.

l'orthogonalité, entre autres (figure n° 10 [3])⁷⁰. C'est ainsi que, ces projets représentèrent les débuts de l'extension de la ville de Caracas, se démarquant du périmètre traditionnel imposé par la trame fondatrice et ceux-ci peuvent être considérés comme « le prologue de la ville moderne »⁷¹.

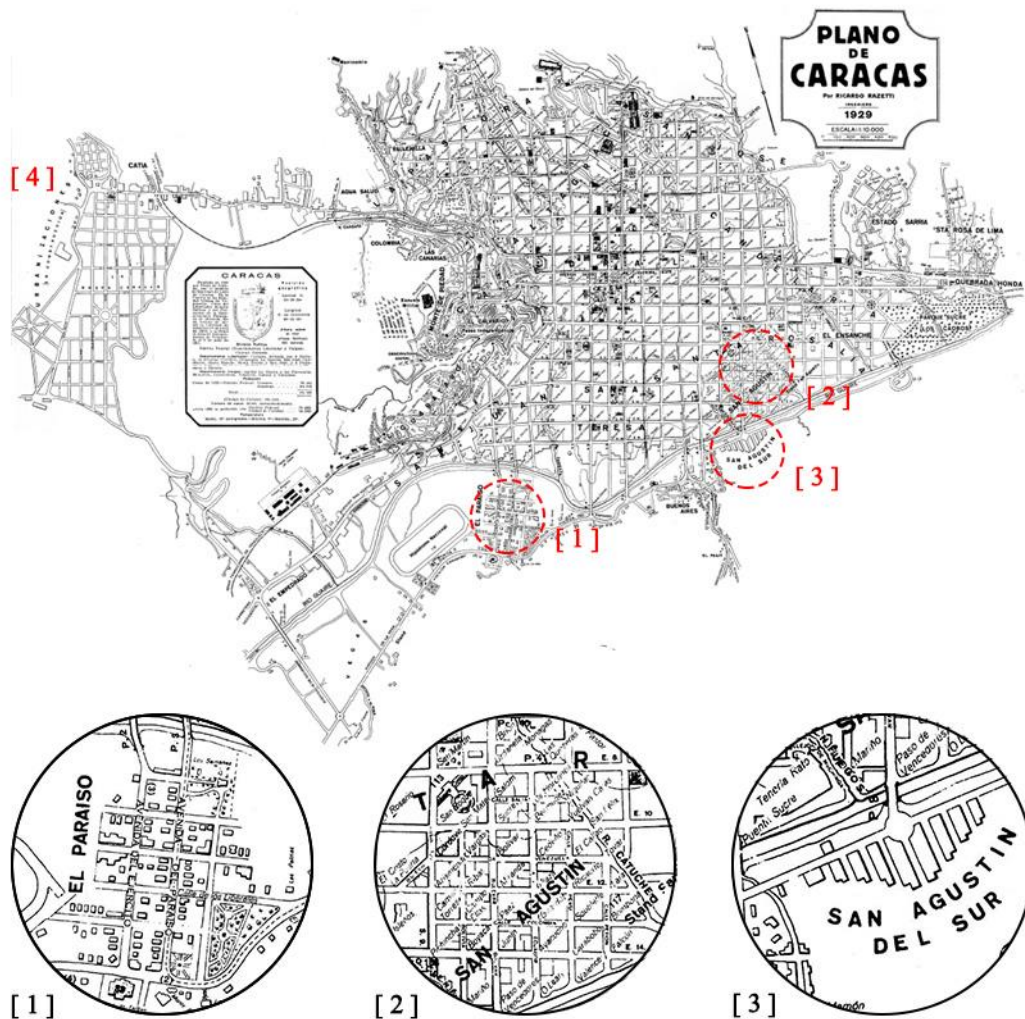


Figure n° 10 - Carte de la ville de Caracas en 1929. Sur cette carte, nous pouvons voir comment la ville de Caracas se développa au cours des premières décennies du XXe siècle, avec la construction des urbanisations telles que : *El Paraíso* [1] ; *San Agustín del Norte* [2] ; *San Agustín del Sur* [3] ; *Nueva Caracas* [4] ; entre autres secteurs. Il faut cependant noter que, bien que ces nouveaux secteurs s'éloignèrent de plus en plus du centre-ville, ils conservèrent la logique orthogonale de la trame fondatrice.

⁷⁰ González Lorenzo; Marín Orlando et Garrido Henry, « San Agustín del Sur : El Banco Obrero en los « paisajes de transición » caraqueños », *Site web officiel de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'UCV*. Mis en ligne en 2008. Consulté le 27 juin 2020. URL : <http://trienal.fau.ucv.ve/2008/documentos/hp/HP-7.pdf>

⁷¹ *Ídem*. Citation originale : « el prólogo de la ciudad moderna »

3.2.3. L'expansion vers l'est de la vallée de Caracas

Outre la construction de nouveaux secteurs à Caracas et dans ses environs au cours des premières décennies du siècle dernier, de nouvelles urbanisations furent également encouragées dans le « *hinterlands* » de la ville (à l'est de la vallée). Ces nouveaux développements urbains furent proposés comme des zones indépendantes de Caracas et entre eux (puisque'il n'y avait pas de lien direct entre chacun d'eux). Cependant, avec l'expansion et les constructions futures que la ville connut dans les décennies suivantes, toutes ces extensions furent progressivement intégrées⁷². De même, il convient de remarquer qu'avant la création de ces zones urbaines (dont une grande partie fut construite entre les années 20 et 30), il existait déjà des villes indépendantes dans les environs de la ville de Caracas (*Chacao, Petare, Antímano, El Valle, La vega, Baruta, El Hatillo*, etc.) qui étaient consacrées à l'activité agricole et où de nombreux *caraqueños* se déplaçaient pour échapper à la routine de la ville. Néanmoins, ce panorama commença à changer en 1910 avec la transformation d'un secteur auparavant réservé à la culture du café et de la canne à sucre, qui céda la place à l'urbanisation de *Los Chorros*, qui marqua le début du futur développement urbain à l'est de la vallée de Caracas. Cette nouvelle zone promue par Luis Schlageter, Eugenio Mendoza et Salvador Álvarez Michaud (promotion du secteur privé) fut rendue possible par la construction d'une section de ligne de chemin de fer qui se connectait avec le Chemin de Fer Central du Venezuela⁷³.

Néanmoins, malgré cette première avancée représentée par la construction du secteur de *Los Chorros*, encore au début des années 20, les zones autour de la ville de Caracas étaient encore largement consacrées à l'activité agricole⁷⁴. Cependant, lorsque les compagnies pétrolières américaines commencèrent à acquérir des concessions et à faire sentir leur présence sur la scène pétrolière, l'économie vénézuélienne commença à ressentir les effets de la dynamique économique produite par cette industrie⁷⁵. De cette manière, une nouvelle étape de transformation et d'extension de la ville de Caracas fut entreprise, car comme le dit Juan José Martín Frechilla, « entre 1926 et 1930, se généra la première manifestation d'urbanisation

⁷² Dembo, Nancy; Rosas, José et González Viso, Ivan « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 79.

⁷³ Mobilia Diotaiuti, Esther, « Los Chorros: cuando el tejido urbano se funde con la naturaleza Historia de la expansión de Caracas (1910-1935) », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 25 juin 2020. URL : https://www.academia.edu/27559602/Historia_de_la_urbanizaci%C3%B3n_Los_Chorros_1910-1935_

⁷⁴ Llano M., Douglas Miguel « Crecer o no crecer: breve revisión respecto a la evolución de la planificación urbana en Caracas (1936-1978) », *Provincia*, n°28, 2012, p. 64.

⁷⁵ Semeco Mora, Ana « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 44.

privée »⁷⁶. Par conséquent, comme nous l'avons déjà indiqué, compte tenu du transfert du siège du gouvernement national vénézuélien à la ville de Maracay, ce sont principalement des promoteurs privés qui réalisèrent l'avancée à l'est de la vallée de Caracas ; développant et transformant les anciennes *haciendas* de canne à sucre et de café en de nouveaux secteurs résidentiels où la maison unifamiliale (*la quinta*) prédominait comme élément séparé (entourée de jardins)⁷⁷.

Ainsi, les urbanisations *Las Delicias* (1928); *La Florida* (1929)⁷⁸; *Caracas Country Club* (1929)⁷⁹; *Los Palos Grandes* (1930); *Campo Alegre* (1932); *Sebucán* (1932); entre autres, furent développés. Comme l'établi Francisco Pérez Gallego, ces nouveaux secteurs urbains centrés sur les classes sociales moyennes et supérieures (issues d'impulsion économique exercée par l'activité pétrolière au Venezuela), émergèrent en vue de la réinterprétation du schéma de la cité-jardin loin du centre-ville (modèle banlieue-jardin)⁸⁰. En outre, ces nouvelles urbanisations favorisèrent la création de nouvelles trames urbaines répondant à des demandes et des conditions diverses qui, par conséquent contrastaient avec la rigoureuse grille organisationnelle fondatrice⁸¹. D'autre part, il y a lieu de noter que ces développements urbains furent possibles grâce à l'introduction et à l'utilisation du véhicule, qui donna à la Route de l'Est

⁷⁶ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 86. Citation originale : « entre 1926 y 1930, se asiste a un primer estallido de la urbanización privada »

⁷⁷ Dembo, Nancy; Rosas, José et González Viso, Ivan « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 52, 79.

⁷⁸ Il convient de noter que l'urbanisation de *La Florida*, conçue par l'architecte Juan Manuel Mujica Millán, fut le premier développement urbain qui n'était pas lié à la logique réticulaire de la trame fondatrice. En : Briceño Leon Roberto et Texera Yolanda (dir.) *Modelos para desarmar : instituciones y disciplinas para una historia de la ciencia y la tecnología en Venezuela*, Caracas, CDCH UCV, 1999, p. 161.

⁷⁹ Avec la construction de l'urbanisation du *Caracas Country Club* (conçue autour des terrains de golf et par les architectes américains Clifford Wendehack [la maison des louveteaux] et *Olmsted Brothers Associates* [paysagiste et père du paysagisme américain] sur la recommandation de Nelson A. Rockefeller), la classe bourgeoise de la ville de Caracas qui se trouvait auparavant dans l'Urbanisation de *El Paraíso* commença à s'installer au *Caracas Country Club*. Ainsi, selon les mots de Maurice Rotival lors de sa première visite à la ville de Caracas (1938), il établissait que dans le *Caracas Country Club* il y avait déjà des manoirs, conséquence de la présence dans ce secteur des personnes les plus riches de la ville. En : Martín Frechilla, Juan José, *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*, Caracas, CDCH UCV, 2004, p. 29. | González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 362.

⁸⁰ Pérez Gallego, Francisco, « Altamira de Luis Roche: una urbanización entre el plan de París de Haussmann y la ciudad jardín de Howard », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 30 juin 2020. URL : https://www.academia.edu/35804340/ALTAMIRA_DE_LUIS_ROCHE_UNA_URBANIZACION_ENTRE_EL_PLAN_DE_PARIS_DE_HAUSSMANN_Y_LA_CIUDDAD_JARDIN_DE_HOWARD

⁸¹ Dembo, Nancy; Rosas, José et González Viso, Ivan « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 77.

le rôle de lien entre le centre-ville et les nouvelles expansions⁸². Cependant, comme cette artère routière était jusqu'à l'époque le seul axe de liaison automobile, une subdivision fut initiée qui divisa la vallée de Caracas en différentes zones (chacune des urbanisations) (figure n° 11)⁸³.

En outre, il y a lieu de remarquer que parmi les facteurs les plus déterminants qui motivèrent l'occupation de la partie Est de la vallée de Caracas, il y avait les prix accessibles des terres des anciens domaines agricoles. Cependant, la présence de villages avant les nouvelles urbanisations et la construction du Chemin de Fer Central du Venezuela influencèrent et déterminèrent également la croissance de la ville dans une direction ouest-est⁸⁴. En plus, la décision de l'État de construire des services de base pour ces nouveaux développements fut la démonstration de l'importance et du pouvoir que les promoteurs privés avaient à cette époque⁸⁵. Par conséquent, comme nous l'avons déjà établi, ces nouvelles implantations devinrent le secteur résidentiel des classes moyennes et supérieure de la ville, *la quinta* étant le modèle de maison et l'automobile étant un élément clé de connexion. Par ailleurs, ces extensions suburbaines rejetèrent la ville, de sorte qu'il n'y eut aucun plan ou engagement de croissance et d'intégration avec Caracas, produisant des portions de développement urbain de tailles et de formes diverses sans lien apparent⁸⁶. En outre, cette situation s'explique par le fait que chacun de ces développements urbains furent réalisés dans les limites des anciens domaines agricoles, lesquels n'avaient qu'une seule connexion, la Route de l'Est⁸⁷.

⁸² Pérez Gallego, Francisco, « Altamira de Luis Roche: una urbanización entre el plan de París de Haussmann y la ciudad jardín de Howard », *Academia.edu portal académico*. Consulté le 30 juin 2020. URL : https://www.academia.edu/35804340/ALTAMIRA_DE_LUIS_ROCHE_UNA_URBANIZACION_ENTRE_EL_PLAN_DE_PARIS_DE_HAUSSMANN_Y_LA_CIUDDAD_JARDIN_DE_HOWARD

⁸³ Herrera Napoleón, Carola « Caracas, ciudad histórica diversa », *Bitácora urbano-territorial*, Vol. 19, n°2, 2011, p. 29.

⁸⁴ Dembo, Nancy; Rosas, José et González Viso, Ivan « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 81.

⁸⁵ Semeco Mora, Ana « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 45.

⁸⁶ Llanos M., Douglas et Martínez Bellorín, Rafael E. « La planificación urbana en la ciudad de Caracas, Venezuela (1934-2013): En búsqueda de la modernidad perdida », dans Goycoolea Prado Roberto (dir.), *Modernidades ignoradas. Indagaciones sobre arquitectos y obras (casi) desconocidas de la arquitectura moderna*, Puebla, RNIU, 2014, p. 47.

⁸⁷ Marcano Requena, Frank « La ciudad: laboratorio de la Modernidad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 186.

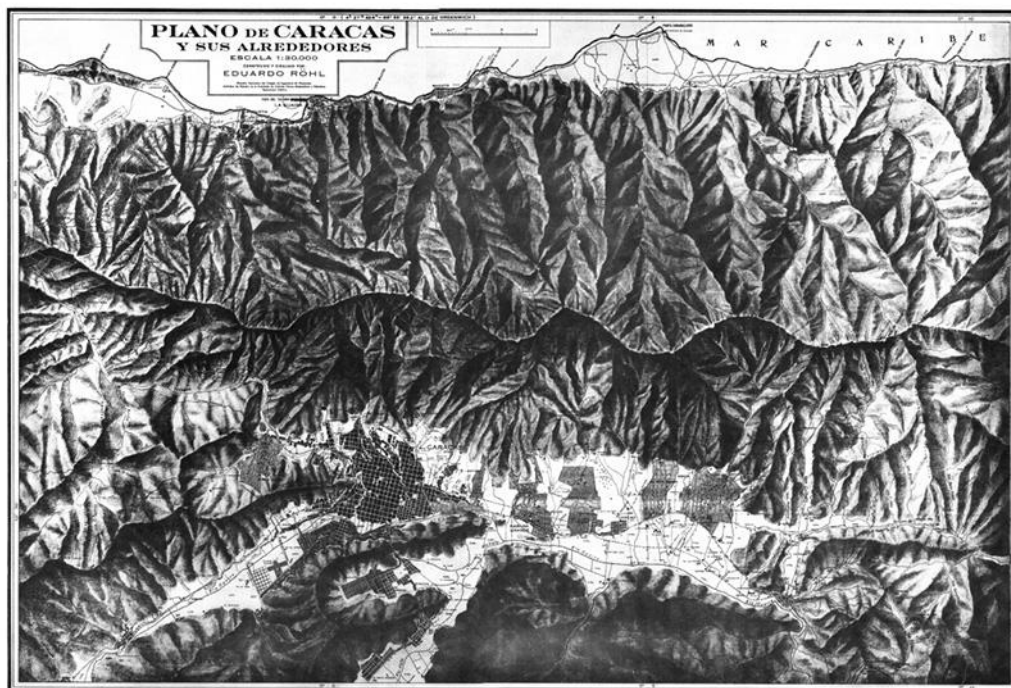


Figure n° 11– Carte de la ville de Caracas en 1934.

3.3. Caracas redevient la capitale

En dépit de l'évolution et de l'extensions que la capitale vénézuélienne connut à la fin des années 20 et au début des années 30, la ville conserva certainement quelques caractéristiques de la phase coloniale. Cependant, ce panorama commença à changer après 1935 avec la mort du général Juan Vicente Gómez et la restitution de Caracas comme siège du gouvernement (une condition qui ne fut plus jamais remise en question). De cette façon, avec un nouveau front politique, la ville commença à s'étendre, intégrant progressivement les villages et les développements urbains mentionnés précédemment. Cela fut rendu possible grâce au décret pris à la fin des années 1930, qui permit le développement et urbanisation sur les terres disponibles au long de la Route de l'Est⁸⁸. Cela incita plusieurs promoteurs du secteur privé (Luis Roche, Santiago Alfonso Rivas, Juan Bernardo Arismendi) à poursuivre la transformation

⁸⁸ Llanos M., Douglas et Martínez Bellorín, Rafael E. « La planificación urbana en la ciudad de Caracas, Venezuela (1934-2013): En búsqueda de la modernidad perdida », dans Goycoolea Prado Roberto (dir.), *Modernidades ignoradas. Indagaciones sobre arquitectos y obras (casi) desconocidas de la arquitectura moderna*, Puebla, RNIU, 2014, p. 47.

des anciens domaines agricoles⁸⁹ (qui existaient encore à l'époque) en nouvelles urbanisations⁹⁰ faisant de Caracas « une nouvelle et florissante entreprise immobilière »⁹¹. En outre, et comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, face à l'incertitude d'un nouveau gouvernement, plusieurs compagnies pétrolières déménagèrent leurs bureaux de la ville de Maracaibo vers la capitale vénézuélienne.

C'est ainsi que, compte tenu des ressources considérables provenant de l'exploitation pétrolière et d'un nouveau gouvernement, Caracas entama une nouvelle étape de son histoire, à la recherche de meilleures conditions de santé publique, de transport et de sécurité. En plus de cela, différentes stratégies de développement et de croissance émergèrent, produisant de grandes avances dans la planification urbaine, telles que : un système de tramway souterrain qui traverserait le centre-ville (non réalisé) ; un plan d'étude des sols et des densités ; et une proposition initiale de zonage. Ces projets auraient été impensables dans le cadre du modèle économique d'agro-exportation, qui démontra que le Venezuela avait cessé d'être un pays rural et pauvre, pour devenir une nation moderne, investissant une grande partie de ses nouvelles richesses pétrolières dans sa capitale⁹².

D'autre part, en raison des progrès que Caracas commençait à connaître, il y eut un mouvement migratoire (campagne-ville) à la recherche de meilleures opportunités, ce qui provoqua une augmentation considérable de la population. En conséquence, l'État vénézuélien, par l'intermédiaire du BO, entreprit de nouveaux projets de logements d'intérêt social, en développant notamment les ensembles immobiliers *Bella Vista* (1937) ; *Propatria* (1939) ; *Rafael Urdaneta* (1947) ; *San Martín* (1949) ; *Carlos Delgado Chalbaud* (1950). Il convient de noter que ces nouveaux développements incorporèrent des critères modernes, de sorte qu'ils

⁸⁹ Il y a lieu de noter que la plupart des urbanisations développées à partir des années quarante et cinquante conservèrent la même logique suburbaine inspirée du modèle du banlieue-jardin, qui fut utilisé dans les premiers développements urbains à l'est de la ville de Caracas. En : Llanos M., Douglas et Martínez Bellorín, Rafael E. « La planificación urbana en la ciudad de Caracas, Venezuela (1934-2013: En búsqueda de la modernidad perdida »), dans Goycoolea Prado Roberto (dir.), *Modernidades ignoradas. Indagaciones sobre arquitectos y obras (casi) desconocidas de la arquitectura moderna*, Puebla, RNIU, 2014, p. 47.

⁹⁰ Almandoz, Arturo « Caracas, entre la ciudad guzmancista y la metrópoli revolucionaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 11. | Vila, Marco-Aurelio « Caracas y sus cercanías », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 34.

⁹¹ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 89. Citation originale: « un nuevo y pujante negocio inmobiliario »

⁹² González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 55-56, 58, 62-63.

eurent des tailles et des typologies architecturales différentes, en plus de développer de nouveaux modes d'implantation et d'interaction avec le contexte⁹³.

De même, parmi les nouveaux développements urbains réalisés par des promoteurs privés, il y avait l'urbanisation de *San Bernardino*, qui commença à être construite en 1939 avec le développement des routes principales. Ce nouveau secteur, ainsi que d'autres élaborés au long de la vallée de Caracas, était auparavant une zone agricole destinée à la production de café. Cependant, compte tenu de la transformation du Venezuela en une nation pétrolière depuis les années 20, l'*hacienda* de *San Bernardino* « était devenue une « île » agricole improductive au milieu de conversions réussies des *haciendas* similaires en urbanisations modernes (*La Florida*, *Campo Alegre*, *Los Chorros*, etc.) »⁹⁴. En raison de cette situation, Alberto F. Vollmer, en association avec son frère et d'autres hommes d'affaires, décidèrent de modifier l'utilisation du terrain et de construire un nouveau développement urbain, qui fut conçu par l'urbaniste français Maurice Rotival. Par conséquent, ce nouveau secteur de la ville de Caracas apparut comme la première zone urbaine adjacente au centre fondateur qui rompit avec le schéma de la trame coloniale. De même, l'urbanisation *San Bernardino* fut pensée comme un quartier privilégié de la ville (avec une distance prudente du chaos du centre-ville de Caracas), selon le modèle du banlieue-jardin mentionné précédemment et, orientée vers la classe moyenne émergente par l'impulsion économique de l'activité pétrolière⁹⁵.

De la même manière, au vu du succès de ces nouveaux développements au long de la vallée de Caracas, le promoteur Luis Roche effectua la réalisation du secteur de *Altamira*, en acquérant les terres de l'ancienne *hacienda Los Dolores* en 1943 et en entreprenant le projet en 1944. Comme *San Bernardino* et d'autres développements, cette nouvelle zone était destinée à la population des classes moyennes et supérieures⁹⁶, par la construction de maisons individuelles et multifamiliales, séparées et avec des services intégrés, sur la base du concept de banlieue-

⁹³ Llanos M., Douglas et Martínez Bellorín, Rafael E. « La planificación urbana en la ciudad de Caracas, Venezuela (1934-2013: En búsqueda de la modernidad perdida », dans Goycoolea Prado Roberto (dir.), *Modernidades ignoradas. Indagaciones sobre arquitectos y obras (casi) desconocidas de la arquitectura moderna*, Puebla, RNIU, 2014, p. 47. | González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 56.

⁹⁴ Balladares Castillo, Carlos Miguel « El desarrollo urbano de la Parroquia San Bernardino (1939-1980) », *Tiempo y Espacio*, Vol. 19, n°52, 2009, p. 270-271. Citation originale : « se había convertido en una « isla » agrícola improductiva en medio de exitosas conversiones de similares haciendas en modernas urbanizaciones (La Florida, Campo Alegre, Los Chorros, etc.) »

⁹⁵ *Ídem*.

⁹⁶ Pérez Gallego, Francisco, « Altamira de Luis Roche: una urbanización entre el plan de París de Haussmann y la ciudad jardín de Howard », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 30 juin 2020. URL : https://www.academia.edu/35804340/ALTAMIRA_DE_LUIS_ROCHE_UNA_URBANIZACION_C3%93N_ENTRE_EL_PLAN_DE_PARIS_DE_HAUSSMANN_Y_LA_CIUADAD_JARDIN_DE_HOWARD

jardin loin de la ville⁹⁷. Cependant, il faut rappeler qu'une grande partie de ces urbanisations émergèrent individuellement, sans plan de croissance préétabli par rapport à la ville de Caracas ; il n'y avait donc au départ que la division des terres, le réseau routier et une faible présence de bâtiments (ceux-ci furent développés à partir du milieu des années quarante)⁹⁸. Par conséquent, ces secteurs n'étaient reliés que par l'ancienne Route de l'Est, de sorte que l'État dut entreprendre divers travaux routiers pour commencer la connexion entre le centre-ville et ces nouvelles zones satellites.

C'est ainsi qu'avec le nouveau président Eleazar López Contreras à la tête du pays, moins autoritaire que le précédent (Juan Vicente Gómez), le Venezuela commença à devenir un centre d'attraction pour divers investisseurs et compagnies pétrolières. Par conséquent, avec l'augmentation progressive des ressources que l'État vénézuélien recevait de l'activité pétrolière et après avoir surmonté la crise économique de 1929, le gouvernement vénézuélien engagea un groupe d'urbanistes étrangers pour créer un plan visant à réglementer l'expansion et les connexions de la capitale⁹⁹. D'autre part, en visualisant la carte de Caracas de 1941, il est possible d'apprécier la croissance et l'extension de la ville jusqu'à cette époque. De plus, nous pouvons voir la variation entre le damier fondateur et les diverses trames urbaines proposées par ces nouvelles urbanisations. Ainsi, contrairement aux premières extensions de la ville de Caracas (*El Paraíso, San Agustín Norte et Sur, Nueva Caracas*) qui conservaient encore une logique réticulaire, ces nouveaux secteurs vers l'Est de la vallée de Caracas abandonnèrent la trame traditionnelle « pour laisser place à un urbanisme qui eut plus à voir avec la géographie qu'avec l'histoire » (figure n° 12)¹⁰⁰.

⁹⁷ Martínez Bellorín, Rafael E. « Reurbanización de el Silencio » and « Urbanization Altamira »: public and private planning, building the city of Caracas », dans Ward Stephen (dir.), *Conference Report: Public versus Private Planning: Themes, Trends and Tensions; The IPHS Thirteenth Biennial Conference*, Chicago, Town Planning Review, 2008, p. 942-944.

⁹⁸ Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 74.

⁹⁹ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 89.

¹⁰⁰ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 56. Citation originale: « para dar paso a un urbanismo que tendrá más relación con nuestra geografía que con nuestra historia »

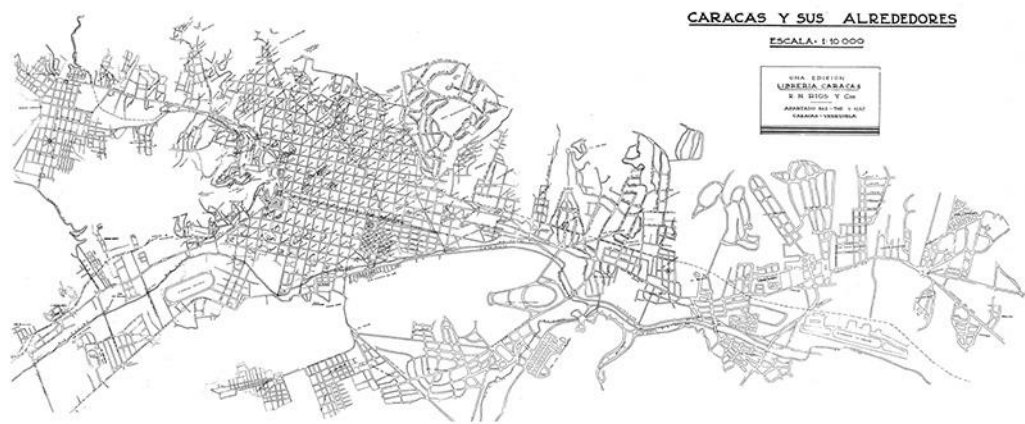


Figure n° 12 – Carte de la ville de Caracas en 1941.

3.3.1. Les premiers plans d'urbanisme

En raison de l'importance que le Venezuela commençait à avoir en tant que pays producteur de pétrole, l'État vénézuélien décida que Caracas, en tant que capitale, devait représenter une nation productrice de pétrole. Ainsi, au vu de ce panorama, les progrès dans le domaine de l'urbanisme et de la construction furent motivés à la fin des années trente et au début des années quarante. Ainsi, le gouvernement vénézuélien cherchait à rénover le centre historique de la ville où les bâtiments institutionnels et publics coexistaient avec d'autres bâtiments qui dégradait l'image du secteur (marchés, bordels, anciennes maisons détériorées). En outre, la zone fondatrice à cette époque était saturée par la présence de plus de cinq millions de véhicules¹⁰¹. En conséquence, l'État, par le biais du Gouvernement de Caracas (GC), engagea un groupe d'urbanistes français pour concevoir un plan qui contribuerait à la croissance organisée de la ville. En plus, de promouvoir les connexions entre le centre-ville et les développements urbains réalisés vers l'est de la vallée de Caracas, en transformant l'ancien axe routier (Route de l'Est) en une avenue moderne¹⁰².

Néanmoins, il convient de noter qu'avant l'embauche et la présentation du projet par les consultants étrangers, il existait déjà des propositions visant à réglementer l'expansion de la

¹⁰¹ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 89-90.

¹⁰² Negrón, Marco « El crecimiento metropolitano vergonzante: la expansión en la segunda mitad del siglo XX », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 120.

ville de Caracas par des professionnels vénézuéliens¹⁰³. Ainsi, à la fin de 1936, l'Association Vénézuélienne des Ingénieurs (AVI) et le MOP avaient conçu le premier plan d'urbanisme pour la capitale, qui comprenait toute la vallée de Caracas. Ce projet visait à réglementer les usages et les densités de la ville, ainsi qu'à établir un système complexe d'infrastructures routières. Par la suite, en 1937, le Conseil Municipal de Caracas (CMC) choisit le plan conçu par l'AVI et le MOP, néanmoins, et en même temps, le GC commença à traiter avec les planificateurs étrangers. Cela généra une controverse entre les deux entités (CMC et GC), qui conduisit à la passation du contrat final du groupe d'Henri Prost, Jacques Lambert et Maurice Rotival avec le Plan Monumental de Caracas. Cependant, en raison de la pression de l'opinion publique, le GC décida de créer la Direction de l'Urbanisme (DU) pour « l'étude, la préparation et l'exécution du plan urbain global de la ville de Caracas, dans lequel travailleraient les français engagés comme consultants »¹⁰⁴, en assurant la participation de professionnels vénézuéliens¹⁰⁵.

D'autre part, il y a lieu de remarquer qu'en parallèle des plans mentionnés précédemment, le secteur privé a également pensé à des propositions urbaines d'une ampleur similaire, comme dans le cas du promoteur Luis Roche. Ce dernier soutenait que la ville de Caracas continuerait à être décrite comme un grand village jusqu'à ce que l'une de ses routes soit élargie ; par conséquent, à partir de ce moment, la capitale vénézuélienne pourrait être considérée comme une véritable ville moderne. Cette stratégie avait, comme les deux antérieures développées par le secteur public, la considération de promouvoir l'image de Caracas comme capitale d'un pays producteur de pétrole, capable de résoudre les problèmes de santé et de déconnexion entre la ville et la banlieue¹⁰⁶.

Revenant au Plan Monumental¹⁰⁷, ce projet proposait la division de la ville de Caracas en deux zones : le centre monumental et les urbanisations satellites (« sens de la totalité du développement urbain »¹⁰⁸). Ainsi, d'une part, l'objectif était de corriger la congestion automobile et la désorganisation des services et des activités dans le cœur historique de la ville,

¹⁰³ *Ídem.*

¹⁰⁴ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 90-91. Citation originale: « el estudio, confección y ejecución del amplio plan de urbanismo para la ciudad de Caracas, en la cual trabajarían los franceses contratados como asesores »

¹⁰⁵ *Ídem.*

¹⁰⁶ Martínez Bellorín, Rafael E. « Reurbanización de el Silencio » and « Urbanization Altamira »: public and private planning, building the city of Caracas », dans Ward Stephen (dir.), *Conference Report: Public versus Private Planning: Themes, Trends and Tensions; The IPHS Thirteenth Biennial Conference*, Chicago, Town Planning Review, 2008, p. 939-940.

¹⁰⁷ Également connu sous le nom de Plan Rotival.

¹⁰⁸ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 60. Citation originale: « sentido de totalidad del desarrollo urbano ».

dans le but de repenser et de revaloriser le centre, en le transformant en un « noyau multifonctionnel »¹⁰⁹. D'autre part, il était prévu de relier le centre rénové aux développements urbains satellites (sur la base du projet de banlieue-jardin) par une route monumentale (future avenue Bolívar) et diverses artères routières à circulation rapide de véhicules¹¹⁰. Il convient de souligner que, compte tenu des connexions proposées, s'« accentuait la tendance déjà établie de séparer la ville des classes riches (situées à l'est de la capitale), de la zone des travailleurs à faible revenu à l'ouest de la ville »¹¹¹. De plus, à travers l'axe puissant ouest-est que représentait la route monumentale, la notion de boulevard français s'imposait à la trame fondatrice, et qui se terminerai à l'ouest de la ville par une place massive et un monument au libérateur Simón Bolívar (figure n° 13)¹¹².

De cette manière, le projet des urbanistes français proposait une « capitale monumentale »¹¹³, décrite par Carlos Raúl Villanueva dans son ouvrage *Caracas en tres tiempos* comme « une grande ville, avec de beaux boulevards, parcs, théâtres, jardins, clubs, etc. A la périphérie, de belles cités-jardins et des clubs sportifs reliés à la ville par de confortables et belles artères de circulation rapide »¹¹⁴. Ce plan manifestait donc les intentions impérieuses de consolider Caracas en tant que ville nouvelle, avec de nouvelles formes architecturales et de nouveaux espaces urbains, en accord avec les ressources considérables que l'activité pétrolière conférait à l'État vénézuélien. D'autre part, il y a lieu de noter que ce Plan Monumental était influencé

¹⁰⁹ Negrón, Marco « El crecimiento metropolitano vergonzante: la expansión en la segunda mitad del siglo XX », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 120. | González Casas, Lorenzo « Territórios da política em Caracas: usos e representações do espaço público », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Vol. 6, n°2, 2004, p. 73-74.

¹¹⁰ Llano M., Douglas Miguel « Crecer o no crecer: breve revisión respecto a la evolución de la planificación urbana en Caracas (1936-1978) », *Provincia*, n°28, 2012, p. 66. | González Casas, Lorenzo « Territórios da política em Caracas: usos e representações do espaço público », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Vol. 6, n°2, 2004, p. 73-74.

¹¹¹ Llano M., Douglas Miguel « Crecer o no crecer: breve revisión respecto a la evolución de la planificación urbana en Caracas (1936-1978) », *Provincia*, n°28, 2012, p. 66. Citation originale : « acentuaba la tendencia ya consolidada de separar la ciudad de las clases pudientes (localizadas en el este de la capital), de la zona de los trabajadores de bajos ingresos en el oeste de la urbe ».

¹¹² González Casas, Lorenzo « Territórios da política em Caracas: usos e representações do espaço público », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Vol. 6, n°2, 2004, p. 73-74.

¹¹³ Dembo, Nancy; Rosas, José et González Viso, Ivan « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 77-78. Citation originale : « capital monumentalizada ».

¹¹⁴ González Casas, Lorenzo « Territórios da política em Caracas: usos e representações do espaço público », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Vol. 6, n°2, 2004, p. 73. Citation originale : « La gran ciudad, con sus bellos bulevares, parques, teatros, jardines, clubs, etc. Las afueras, con sus hermosas ciudades-jardín y sus clubs deportivos unidos a la urbe por medio de cómodas y hermosas arterias de rápida circulación ».

par les préceptes énoncés à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris, contrairement aux développements entrepris plus tard par l'Etat au cours des années 40 et 50 (de Style International)¹¹⁵.

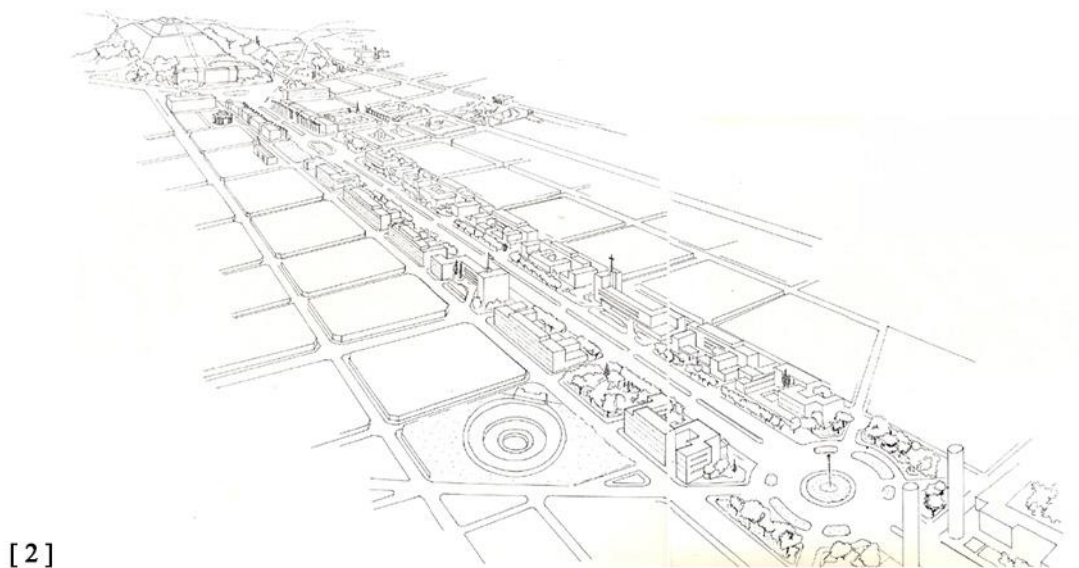
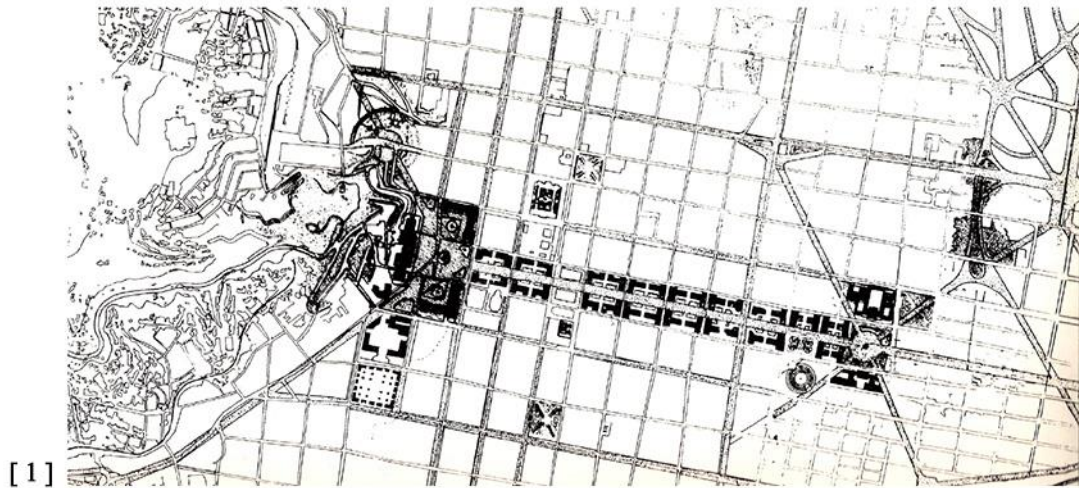


Figure n° 13 - Plan et perspective du Plan Monumental de Caracas 1939.

Néanmoins, même si le Plan Monumental était complètement prêt à être exécuté (avec toutes les informations graphiques nécessaires), il ne fut pas réalisé dans son intégralité. Cela était dû, d'une part, aux ressources économiques considérables impliquées dans la mise en œuvre de cette proposition et, d'autre part, au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale et à la prise de contrôle d'un nouveau front politique dirigé par Isaías Medina Angarita. De cette façon, la

¹¹⁵ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 63.

concrétisation de ce projet fut frustrée, mais pour l'année 1940, le Plan Directeur des Rues et des Avenues fut approuvé, résultat de l'analyse du Plan Monumental réalisée par la DU, et qui fut exécuté par le nouveau gouvernement du Venezuela¹¹⁶. En outre, il convient de remarquer que, bien que le projet du Plan Monumental n'ait pas été spécifiquement développé et ait subi des modifications, il continua à être la prémisses et la ligne directrice générale des futurs aménagements de la ville de Caracas¹¹⁷.

3.3.2. La première rénovation urbaine

Après avoir rejeté l'exécution du Plan monumental de Caracas, le président Isaías Medina Angarita déclara en 1942 qu'il serait plus approprié de réaliser un projet résidentiel à l'extrémité ouest de la grande avenue proposée par les urbanistes français. Cette décision fut prise en raison de la situation déjà mentionnée, dans laquelle se trouvait le centre fondateur de la capitale vénézuélienne, avec des constructions insalubres et des problèmes de surpeuplement, produits par les migrations progressives campagne-ville ; en outre, la proximité que ce secteur détérioré avait avec le capitol national, compromettant l'image du gouvernement vénézuélien et de Caracas¹¹⁸. C'est pourquoi, à la suite de ce panorama, un concours d'architecture s'organisa, dont le projet gagnant fut celui de l'architecte Carlos Raúl Villanueva, qui proposa un ensemble de sept bâtiments résidentiels (avec des commerces au niveau inférieur), d'une hauteur de 4 niveaux (sauf un avec sept niveaux) ; en plus, la construction d'une place (actuellement la place *O'Leary*) fut proposée, qui articulerait 3 avenues décisives de la ville¹¹⁹. En outre, cette proposition n'obéit pas aux lignes directrices de la trame fondatrice, mais elle réinterpréta les éléments traditionnels de la maison coloniale, en formulant de longues façades continues et en développant une grande cour intérieure, s'opposant ainsi au modèle résidentiel séparé

¹¹⁶ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 92.

¹¹⁷ González Casas, Lorenzo « Territórios da política em Caracas: usos e representações do espaço público », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Vol. 6, n°2, 2004, p. 76.

¹¹⁸ Coello, Kizzy et Díaz, Reynaldo, « La reurbanización de El Silencio, Hito en el proceso modernizador urbano capitalino (1941-1945) », *Site web officiel de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'UCV*. Mis en ligne en 2008. Consulté le 30 juin 2020. URL : <http://trienal.fau.ucv.ve/2008/documentos/hp/HP-19.pdf>

¹¹⁹ Martínez Bellorín, Rafael E. « Reurbanización de el Silencio » and « Urbanization Altamira »: public and private planning, building the city of Caracas », dans Ward Stephen (dir.), *Conference Report: Public versus Private Planning: Themes, Trends and Tensions; The IPHS Thirteenth Biennial Conference*, Chicago, Town Planning Review, 2008, p. 940.

(unifamilial et multifamilial) qui avait été mis en place lors des expansions de l'est de la vallée de Caracas (figure n° 14)¹²⁰.



Figure n° 14 – Perspective de l'urbanisation *El Silencio*.

Ainsi, pour l'année 1945, la proposition gagnante fut conclue, elle fut nommée urbanisation *El Silencio* et exécutée par la BO. Il faut souligner que ce nouveau développement urbain dans le centre fondateur de Caracas devint une réalisation emblématique qui matérialisa les changements qui se produisirent dans la capitale. En outre, Graziano Gasparini et Juan Pedro Posani établirent que le développement de ce complexe résidentiel et commercial fut l'une des plus grandes et des plus importantes transformations urbaines réalisées depuis les travaux effectués dans le dernier tiers du XIXe siècle sous le mandat de Antonio Guzmán Blanco¹²¹. Par conséquent, l'exécution et l'achèvement de ce projet marqua l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme de la ville de Caracas, en remplaçant l'utilisation et l'échelle que Maurice Rotival avait proposées pour ce secteur avec le Plan Monumental. De cette manière, l'urbanisation de *El Silencio* a non seulement symbolisé la transformation d'une zone auparavant dans des

¹²⁰ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 58.

¹²¹ Martínez Bellorín, Rafael E. « Reurbanización de el Silencio » and « Urbanization Altamira »: public and private planning, building the city of Caracas », dans Ward Stephen (dir.), *Conference Report: Public versus Private Planning: Themes, Trends and Tensions; The IPHS Thirteenth Biennial Conference*, Chicago, Town Planning Review, 2008, p. 941.

conditions déplorables, mais aussi l'introduction d'une échelle « plus humaine » pour le centre fondateur¹²².

3.3.3. L'expansion continue de la ville et le Plan Directeur Régulateur

Comme nous l'avons déjà établi, au début de la décennie des années quarante, l'État vénézuélien augmenta considérablement les revenus de l'activité pétrolière, à partir de la création de l'impôt sur le revenu et de la loi sur les hydrocarbures de 1943. Par conséquent, le Venezuela, et en particulier la ville de Caracas, commencèrent une période d'essor et d'expansion grâce à l'impulsion économique offerte par l'industrie pétrolière, en réalisant divers travaux publics et privés. Ainsi, comme le dit Lorenzo González Casas :

« une nouvelle strate de modernité apparut à Caracas au milieu du XXe siècle. Trois processus contribuèrent de manière décisive à la formation de cette strate : la transformation profonde de la structure sociale urbaine, la volonté de créer un nouvel environnement physique et l'amnésie historique généralisée »¹²³.

D'autre part, il y a lieu de noter que ce scénario contrastait fortement avec la situation dans laquelle se trouvaient l'Europe et ses principales villes, compte tenu du développement de la Seconde Guerre mondiale ; qui fit de la nation vénézuélienne un centre d'attraction et d'accueil pour une grande partie de la population européenne qui fuyait en raison de la guerre et des conditions d'après-guerre qui sévissaient sur le continent.

C'est ainsi que, compte tenu de la prospérité économique du Venezuela, en 1944, la construction et l'expansion de différentes artères routières dans la capitale vénézuélienne commencèrent dans le cadre du Plan Directeur des Rues et des Avenues susmentionné. De même, les travaux démarrèrent sur l'avenue Bolivar, qui avait été proposée par le Plan Monumental de 1939 comme l'axe routière principale de la ville¹²⁴. Parallèlement, en raison de la croissance accélérée et progressive de Caracas, la Commission Nationale d'Urbanisme

¹²² González Casas, Lorenzo « Territórios da política em Caracas: usos e representações do espaço público », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Vol. 6, n°2, 2004, p. 76. Citation originale : « más humana »

¹²³ Garrido, Henry Vicente, « Distritos petroleros en CCS », *ResearchGate portail académique*. Consulté le 1 Juin 2020. URL : https://www.researchgate.net/publication/336241699_Distritos_Petroleros_en_CCS. Citation originale : « un nuevo estrato de modernidad apareció en Caracas a mediados del siglo XX. Tres procesos contribuyeron de manera decisiva a la conformación de dicho estrato: la profunda transformación de la estructura social urbana, la voluntad de creación de un medio físico nuevo y la amnesia histórica generalizada ».

¹²⁴ Martín Frechilla, Juan José « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 93.

(CNU) fut créée en 1946¹²⁵. Son objectif était de concevoir un nouveau plan qui tiendrait compte des conditions que la capitale vénézuélienne possédait à l'époque, et qui permettrait ainsi de promouvoir et de régulariser la croissance de la ville. En conséquence, le Plan Directeur Régulateur fut élaboré en 1951 et, comme le précédent, bénéficia des conseils de Maurice Rotival, ainsi que de la compagnie de Francis Violich et de José Luis Sert¹²⁶.

D'autre part, il convient de noter que les professionnels étrangers mentionnés précédemment ne furent pas les seuls à avoir influencé, avec la création de propositions de nature urbaine qui allaient aider à la croissance et au développement de la ville de Caracas. En outre, Nelson A. Rockefeller joua un rôle décisif en raison de son intérêt à résoudre les différents problèmes de surcharge des véhicules dont la capitale vénézuélienne souffrait. De cette manière, face à la préoccupation de ce dernier, il mit le gouvernement vénézuélien en contact avec *De Leuw-Cather & Company* de Chicago pour réaliser une étude sur le trafic à Caracas. Par la suite, la collaboration de Robert Moses (un urbaniste bien connu de la ville de New York) fut sollicitée pour établir un plan d'action et de développement urbain. En conséquence, Robert Moses s'installa dans la capitale du Venezuela en 1948 et conçut le Plan Artériel ; cette proposition coïncidait en termes généraux avec le projet du groupe français du Plan Monumental et celui du promoteur Luis Roche mentionné précédemment. Cependant, au lieu d'établir un seul grand axe routier, Robert Moses formula trois artères routières¹²⁷ (« Caracas-La Guaira, fleuve *Guaira* [aujourd'hui l'autoroute de l'Este] et Capitolio, une route en tranchée au long de l'actuelle avenue *Baralt*, qui relierait les deux précédentes » (figure n° 15)¹²⁸.

¹²⁵ Il convient de noter que les fonctions du CNU, comme son nom l'indique, n'étaient pas seulement centrées sur la ville de Caracas, mais aussi sur la planification et l'administration des développements et projets urbains au niveau national, étant constitué en tant qu'entité indépendante du MOP. De cette manière, celle-ci pouvait analyser, approuver et exécuter des plans, des normes et des financements urbains. En : *Ibidem*. p. 94.

¹²⁶ González Casas, Lorenzo « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 67.

¹²⁷ González Casas, Lorenzo, « Nelson A. Rockefeller y la modernidad venezolana: intercambios, empresas y lugares a mediados del siglo XX » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 195-197.

¹²⁸ *Ibidem*. P.195. Citation originale: « Caracas-La Guaira, río Guaira (hoy autopista del Este) y Capitolio, una vía en trinchera por la actual avenida Baralt, la cual conectaría con las dos anteriores »

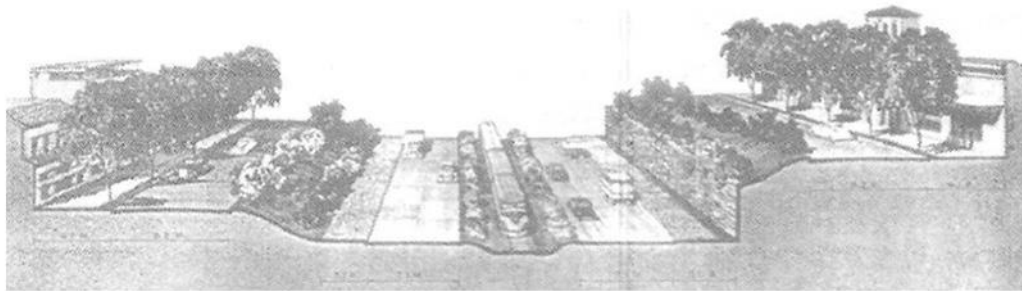


Figure n° 15 - Section du projet de Rober Moses pour Caracas. Cette image fait référence à l'axe routier Caracas-La Guaira (actuellement avenue *Sucre*) où il est possible d'observer deux modes de circulation. D'une part, au centre, une grande avenue et une ligne de chemin de fer. D'autre part, sur les côtés, des rues plus petites.

Parallèlement, dans les années quarante et cinquante, la capitale vénézuélienne continua à se développer à l'est et au sud-est grâce à la construction d'urbanisations telles que *El Recreo*, *Los Chaguaramos*, *Santa Monica*, *Bello Monte*, *Colinas de Bello Monte El Rosal*, *Las Mercedes*, *La Floresta*, *Chua*, *Prados del Este*, *El Cafetal*, *Club Hípico*, *La Trinidad*, entre autres¹²⁹. En conséquence, à la fin des années cinquante, la grande majorité de la vallée de Caracas était urbanisée, car la quasi-totalité des terres auparavant consacrées aux activités d'agro-exportation furent transformées. Ainsi, en raison de cette expansion accélérée et de la forte présence de l'automobile (de 12 000 véhicules en 1942, à plus de 250 000 en 1966), l'État vénézuélien dut, pendant cette période, développer de grands travaux routiers pour relier et couvrir la demande générée¹³⁰.

Par la suite, compte tenu de cette croissance vertigineuse, pour l'année 1950 « la zone métropolitaine de Caracas » fut décrétée, composée du secteur du centre fondateur, de la municipalité de *Baruta*, *El Hatillo* et *Sucre*. De même, et comme nous l'avons déjà commenté, pour l'année 1951, le Plan Directeur Régulateur fut créé et présenté l'année suivante. L'objectif de ce nouveau projet était d'utiliser des informations actualisées sur les conditions de Caracas, pour concevoir des lignes directrices qui contribueraient à la croissance organisée de la ville et à la mise en place de nouvelles zones d'activités productives et de services¹³¹. En outre, ce plan appliquait également certaines stratégies définies dans le Plan Monumental de 1939

¹²⁹ Site web officiel des archives numériques de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université Centrale du Venezuela. Consulté le 30 Juin 2020. http://190.169.126.132:8080/4DAction/SubWeb_Actas

¹³⁰ Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 66.

¹³¹ Llano M., Douglas Miguel « Crecer o no crecer: breve revisión respecto a la evolución de la planificación urbana en Caracas (1936-1978) », *Provincia*, n°28, 2012, p. 69.

(boulevards, élargissement des artères, échelle monumentale, circulation rapide, etc.)¹³². Cependant, contrairement à la proposition de 1939 qui était basée sur les préceptes de l'École des Beaux-Arts de Paris, ce nouveau plan de 1951 était basé sur les principes du Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) ; ainsi que sur les prémices de la *Regional Planning Association of America* (RPAA)¹³³. De ce fait, le Style International avait déjà commencé à faire partie de l'expression architecturale et urbaine de la ville de Caracas¹³⁴.

De plus, en utilisant le Plan Directeur Régulateur (1951), l'objectif était de remplacer la croissance traditionnelle de la ville selon la trame fondatrice par un nouveau critère passant de la notion morphologique à la notion quantitatif. Ainsi, l'organisation et le contrôle de la ville furent proposés par le biais de l'analyse de l'étude des usages des sols, de la stratégie connue sous le nom de *zoning* ou planification urbaine. Par conséquent, chaque secteur de la ville fut désigné sous une fonction déterminée (logement, travail, industrie, loisirs et services) (figure n° 16)¹³⁵ et, afin de relier chaque zone, un système complexe d'artères routières fut construit, parmi lesquelles figuraient les avenues : *Francisco de Miranda* (1952-1958) ; *Mexico* (1954) ; *Fuerzas Armadas* (1956-1959) ; *Andrés Bello* (1956) ; *Libertador* (1957-1959) ; *Sucre* (1953-1959) ; l'autoroute *Francisco Fajardo* (1951-1956) ; entre autres¹³⁶. C'est ainsi que, le Plan Directeur Régulateur consolida la logique de croissance de l'ouest à l'est, de développement suburbain et d'occupation totale de la vallée de Caracas ; en abandonnant à la fois la stratégie d'adaptation de la trame fondatrice et la réinterprétation des éléments de la période coloniale (utilisée par Carlos Raúl Villanueva dans l'urbanisation de *El Silencio*), favorisant ainsi la notion de construction séparée comme élément principal¹³⁷.

¹³² González Casas, Lorenzo, « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 68.

¹³³ Almandoz, Arturo, « Modernidad urbanística y nuevo ideal nacional », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 100.

¹³⁴ González Casas, Lorenzo, « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 68.

¹³⁵ Marcano Requena, Frank, « La ciudad: laboratorio de la Modernidad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 189.

¹³⁶ De Lisio, Antonio, « La evolución urbana de Caracas. Indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza », *Revista de Geografía Venezolana*, Vol. 42, n°2, 2001, p. 212.

¹³⁷ Dembo, Nancy; Rosas, José et González Viso, Ivan, « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 78, 85.

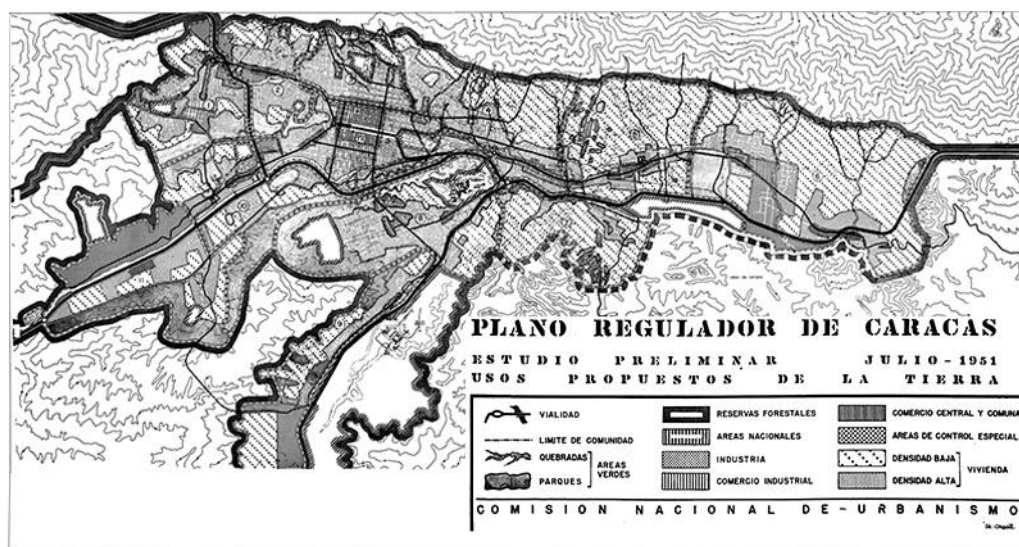


Figure n° 16 - Plan Directeur Régulateur de Caracas, carte des usages proposés pour la ville (1951).

Par ailleurs, à part les nouvelles directrices de croissance et d'occupation de la ville de Caracas promues par le Plan Directeur Régulateur, l'idéologie du « nouvel idéal national » s'ajouta pour 1952 sous le mandat du dictateur Marcos Pérez Jiménez. Ce principe encourageait la « transformation rationnelle de l'environnement physique ; le progrès, le développement et le renforcement national ; l'amélioration des conditions morales, intellectuelles et matérielles de la population »¹³⁸. Ainsi, à partir de ce binôme, il y eut un processus accéléré de modernisation tant au Venezuela que dans sa capitale Caracas (réalisé par les secteurs public et privé). En conséquence, de nouveaux modèles et typologies de bâtiments commencèrent à émerger, tels que : le Centre Simón Bolívar (1948-1954)¹³⁹; le complexe Cité Universitaire

¹³⁸ Martín Frechilla, Juan José, « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 94. Citation originale : « transformación racional del medio físico; progreso, desarrollo y fortalecimiento nacional; mejoramientos de las condiciones morales, intelectuales y materiales de la población ».

¹³⁹ Comme l'affirme Lorenzo González Casas, ce complexe faisait des émules aux projets tels que le *Rockefeller Center* et la Place des Trois Pouvoirs à Brasilia, dans le centre historique de Caracas. Ainsi, ce que Maurice Rotival et son groupe d'urbanistes avaient prévu pour le Plan Monumental de 1939, la réaffirmation de l'importance du centre-ville, devint d'une certaine manière une réalité. En conséquence, le caractère historique de l'urbanisation de *El Silencio* fut laissé de côté, en construisant les deux grandes tours qui constituent le Centre Simón Bolívar. En : González Casas, Lorenzo, « Territórios da política em Caracas: usos e representações do espaço público », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Vol. 6, n°2, 2004, p. 76.

(1945 - partiellement inauguré en 1954)¹⁴⁰; la Tour *Polar* (1951-1954)¹⁴¹; l'Hôtel *Tamanaco* (1953)¹⁴²; l'Hôtel *Humboldt* (1956)¹⁴³; l'Hélicoïde de *Roca Tarpeya* (1955 - inachevé)¹⁴⁴, entre autres. Sans aucun doute, ces travaux et projets routiers mentionnés devinrent des jalons, donnant une nouvelle image à la ville de Caracas. Cela montre comment l'activité pétrolière, par l'impulsion énergétique qu'elle généra dans l'économie vénézuélienne¹⁴⁵ et les directives du « nouvel idéal national », ils rendirent possible tous ces grands développements ; matérialisant l'idée d'un capital digne d'une nation pétrolière, qui aurait été irréalisable dans le cadre du modèle économique agro-exportateur.

Ainsi, la carte de Caracas réalisée en 1957 illustre la grande expansion de la capitale vénézuélienne, surtout dans les années quarante et cinquante ; passant d'une superficie d'environ 542 hectares en 1936, à 11 000 au milieu des années soixante (figure n° 17). En outre, il y a lieu de noter que la croissance accélérée de la population était directement proportionnelle à celle de l'expansion, qui, depuis sa fondation jusqu'à la première moitié du XXe siècle, avait

¹⁴⁰ La Cité Universitaire fut conçue par l'architecte Carlos Raúl Villanueva (le même créateur de l'urbanisation *El Silencio*) comme un scénario unique dans la ville de Caracas, totalement innovant tant sur le plan esthétique, technologique qu'urbain, déclaré par l'UNESCO en 2000 comme patrimoine mondial de l'humanité. En : González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 62, 64.

¹⁴¹ Représentation de la nouvelle typologie architecturale qui émergea dans la ville, comme le haut bâtiment à usage de bureaux (gratte-ciel), qui eut un impact sur la perception du profil urbain de Caracas. En : Dembo, Nancy; Rosas, José et González Viso, Ivan, « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 89-90.

¹⁴² Conçu par le bureau d'architecture *Holabird, Root & Burgee* et la collaboration de Gustavo Guinand, l'Hôtel *Tamanaco* est devenu pour l'époque la « première installation hôtelière moderne d'importance à Caracas » ; comptant 12 étages de hauteur, 400 chambres, 42 suites et différentes zones de loisirs et de services. En : González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 457.

¹⁴³ Construit au sommet de la montagne *Avila* dans la ville de Caracas, qui démontra, d'une part, le désir impérieux de la capitale vénézuélienne de s'étendre dans des lieux inimaginables. D'autre part, la puissance économique dont disposait l'État vénézuélien, qui importa des technologies de pointe pour concrétiser ses plans de progrès. En : Dembo, Nancy; Rosas, José et González Viso, Ivan, « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 88-89.

¹⁴⁴ L'hélioïde de *Roca Tarpeya*, conçu par les architectes Jorge Romero Gutiérrez, Pedro Neuberger et Dirk Bornhorst, fut conçu comme un centre commercial et un espace d'exposition industriel, dont la surface de construction serait d'environ soixante-dix mille mètres carrés. La magnitude et l'importance de cette nouvelle typologie architecturale se concrétisèrent avec la publication du projet dans un article du magazine *Time* intitulé *Shapes of the Future*. En outre, le projet fut un des principaux œuvres exposées dans le cadre de l'exposition *Roads* au Musée d'Art Moderne à *New York (MoMA)* en 1961. Cependant, en raison du renversement de Marcos Pérez Jiménez, les travaux s'arrêtèrent définitivement. Bien que plusieurs tentatives aient été faites pour le compléter, celui-ci n'atteignit jamais l'usage préétabli par les architectes concepteurs. En : *Site web officiel du journal El Nacional*. Consulté le 30 Juin 2020. https://www.elnacional.com/papel-literario/helicoide-roca-tarpeya-1955-2017_238362/

¹⁴⁵ Rappelons-nous que dans les années quarante, l'industrie pétrolière vénézuélienne connut de grands changements, avec la création de l'impôt sur le revenu en 1942, la nouvelle loi sur les hydrocarbures en 1943 et le fameux *fifty-fifty* en 1948. En conséquence, l'État vénézuélien vit ses ressources économiques croître d'une manière jamais vue auparavant, ce qui lui donna la possibilité d'entreprendre de grandes œuvres au niveau national.

atteint un demi-million d'habitants. Cependant, il ne fallut que près de dix ans pour doubler la population¹⁴⁶. Par conséquent, et comme l'établi Carola Herrera Napoleón, bien que le processus d'expansion de Caracas ait été entamé entre les années vingt et trente par les promoteurs privés susmentionnés ; ce ne fut que dans les deux décennies suivantes et surtout sous le mandat de Marcos Pérez Jiménez¹⁴⁷ que l'État vénézuélien intervint de manière décisive dans la construction et le développement de la ville de Caracas¹⁴⁸ et du Venezuela¹⁴⁹. Ceci fut le résultat de l'augmentation considérable du budget national des travaux publics, qui connut la plus forte augmentation au cours des années 1948 et 1958¹⁵⁰.

En effet, la capitale vénézuélienne était devenue un « laboratoire » où les secteurs public et privé testaient, à travers la construction et l'extension de la ville, les préceptes du style architectural international. En conséquence, Frank Marcano Requena détermine que durant cette période, trois typologies d'espaces ou de districts se générèrent¹⁵¹, qui furent les principaux acteurs du développement que connut Caracas. D'une part, le district du logement, représenté par le développement des nouvelles urbanisations privées et avec les travaux de logements sociaux développés par l'État. D'autre part, le district de la connaissance, concrétisé par la construction de la Cité universitaire. Et enfin, le district du mouvement, symbolisé par la création de l'infrastructure complexe d'artères routières qui eut lieu dans les années quarante et cinquante, dont le but était de relier tous les secteurs de la grande ville qu'était devenue Caracas¹⁵².

¹⁴⁶ Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 63-64.

¹⁴⁷ Grâce aux ressources de l'industrie pétrolière, l'État vénézuélien réussit à augmenter considérablement le budget.

¹⁴⁸ Néanmoins, cela ne signifia pas que le secteur privé cessa de participer à l'évolution de la capitale vénézuélienne, puisqu'entre 1936 et 1975, une centaine de permis furent accordés pour la construction de nouvelles urbanisations privées. En : *Ibidem* p.73.

¹⁴⁹ Herrera Napoleón, Carola, « Caracas, ciudad histórica diversa », *Bitácora urbano-territorial*, Vol. 19, n°2, 2011, p. 32.

¹⁵⁰ Adicionalmente, cabe acotar que es bien sabido que la ciudad de Caracas a diferencia del anterior periodo dictatorial (Juan Vicente Gómez), fue la ciudad más favorecida por los beneficios y recursos provenientes de la industria petrolera. Esto se evidencio en el porcentaje que recibía la capital venezolana del total del presupuesto para obras públicas, contando entre los años 1936-1958 con aproximadamente un 40%, y en algunos años hasta un 50%. En: Martín Frechilla, Juan José, « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 80.

¹⁵¹ Les districts sont des secteurs dans la ville de moyennes et grandes dimensions, qui ont des caractéristiques similaires et peuvent être reconnus par le spectateur. En : Lynch, Kevin, *The image of the city*, MIT press, 1960, p. 47.

¹⁵² Marcano Requena, Frank, « La ciudad: laboratorio de la Modernidad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 186. Citation originale : « laboratorio ».

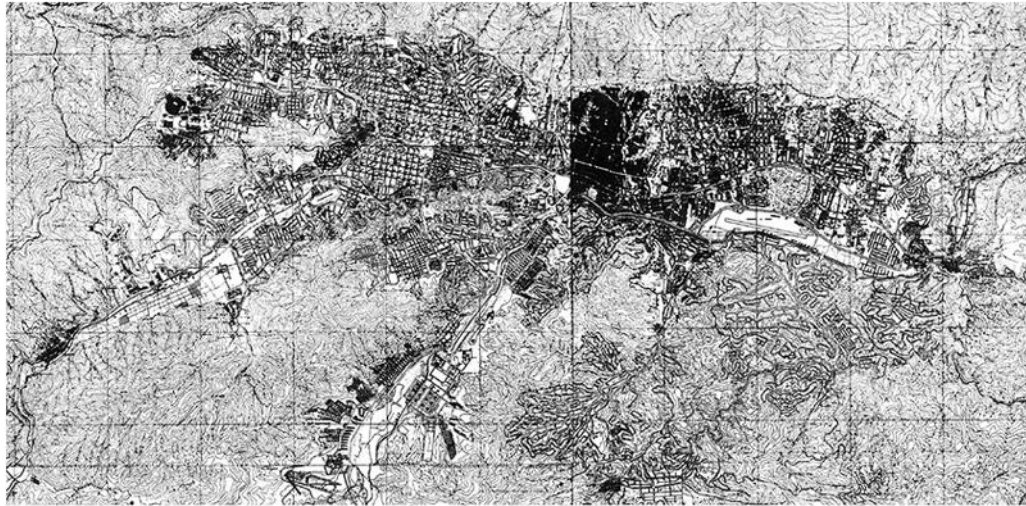


Figure n° 17 - Carte de la ville de Caracas en 1957.

3.4. La construction des sièges des corporations pétrolières

Comme nous avons pu le constater, le stimulus économique que l'activité pétrolière offrit tant à l'État vénézuélien qu'aux promoteurs privés, produisit une évolution et une expansion expéditives de la capitale vénézuélienne entre les années 1920 et 1950 ; à travers de nouvelles typologies architecturales, spatiales et urbaines. Toutefois, ces développements ne peuvent être considérés, comme nous l'avons déjà établi au chapitre précédent, que comme un effet indirect de cette activité. Néanmoins, compte tenu de tous ces progrès, il est possible de déterminer qu'il y eut un impact direct de l'industrie sur la ville de Caracas. Cet impact fut provoqué par la reproduction de ce que Lorenzo González Casas appelle « les paysages modernes primordiaux » dans la capitale vénézuélienne, par la construction des « bâtiments corporatifs de l'industrie pétrolière »¹⁵³.

Il faut rappeler que cette décision d'intervenir dans le paysage urbain de la ville de Caracas fut le résultat de plusieurs événements qui s'enchaînèrent, produisant la formule spécifique qui motiva certaines compagnies pétrolières présentes au Venezuela à déplacer une partie de leur

¹⁵³ Lorenzo González Casas fait référence aux « paysages modernes primordiaux » comme les changements produits dans un certain contexte, avec la construction des champs pétroliers et de toutes les infrastructures nécessaires pour démarrer l'industrie pétrolière (exploration, exploitation, transport et commercialisation). En : González Casas, Lorenzo, « Nelson A. Rockefeller y la modernidad venezolana: intercambios, empresas y lugares a mediados del siglo XX » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 176. Citation originale: « paisajes modernos primordiales » | « las edificaciones corporativas de la industria petrolera »

sièges sociaux au niveau mondial vers la capitale vénézuélienne. Rappelons-nous alors qu'à la fin des années trente, un mouvement d'étatisation du pétrole avait commencé en Amérique Latine, où des pays comme la Bolivie et le Mexique décidèrent de nationaliser leur industrie pétrolière en 1937 et 1938 respectivement. Plus tard, en 1939, la Seconde Guerre mondiale éclata, plaçant le Venezuela dans une position avantageuse en tant que principal fournisseur de pétrole dans l'hémisphère occidental. Ainsi, compte tenu de l'importance que cet hydrocarbure avait déjà acquise en tant qu'élément vital dans le fonctionnement de l'appareil militaire, le gouvernement vénézuélien décida en 1942 de créer la première loi sur l'impôt sur le revenu (visant notamment les compagnies pétrolières). Par la suite, une nouvelle loi sur les hydrocarbures fut décrétée au Venezuela en 1943. Cette législation augmenta la participation de l'État vénézuélien aux bénéfices de l'activité pétrolière ; en outre, elle obligea les entreprises les plus importantes dans le pays à construire de nouvelles raffineries de plus grande capacité. En plus, en raison de ce nouveau cadre juridique, des entreprises telles que *SOC New Jersey* et *RDS* durent centraliser leurs opérations (filiales) dans une seule compagnie.¹⁵⁴ Par après, en 1944, le gouvernement vénézuélien entreprit le plus grand programme de concessions de cette période, qui conduisit à une augmentation de la productivité de l'industrie pétrolière vénézuélienne¹⁵⁵. En outre, en 1948, il y eut une parité des revenus entre l'État et les transnationales pétrolières, connue sous le nom de *fifty-fifty*. Ainsi, avec cette série d'événements, le Venezuela et son industrie pétrolière devinrent la plus importante opération pétrolière internationale pour certaines des corporations. Par conséquent, elles prirent la décision de renforcer leurs intérêts dans la ville de Caracas, ce qui signifiait pour chacune d'entre elles « la construction d'un bâtiment digne de cet objectif »¹⁵⁶.

Cependant, il faut souligner à nouveau qu'après la mort de Juan Vicente Gómez, certaines compagnies pétrolières avaient déjà décidé de déplacer leurs bureaux de la ville de Maracaibo (où s'étaient développées les dénommées « colonies ») vers la ville de Caracas ; en cherchant à créer de nouvelles et meilleures relations avec un nouveau front politique. Néanmoins, ce déménagement n'entraîna la construction d'aucun bâtiment. Par conséquent, c'est dans les années quarante et cinquante, à la suite de tous les événements mentionnés précédemment, que

¹⁵⁴ Nous devons préciser que cette nouvelle loi représenta un changement de paradigme dans la notion de concessions pétrolières, puisqu'à partir de ce moment, celles-ci devinrent un accord direct entre le gouvernement vénézuélien et les corporations pétrolières ; clarifiant ainsi tout le chaos qui existait avec ces contrats et les nombreuses filiales que possédait chaque grande entreprise.

¹⁵⁵ En outre, rappelons-nous que l'État vénézuélien utilisa ce programme de concession pour encourager d'autres compagnies pétrolières à construire de plus grandes raffineries, en échange de nouveaux contrats.

¹⁵⁶ Garrido, Henry Vicente, « Distritos petroleros en CCS », *ResearchGate portail académique*. Consulté le 1 Juin 2020. URL : https://www.researchgate.net/publication/336241699_Distritos_Petroleros_en_CCS. Citation originale : « la construcción de un edificio digno de tal propósito ».

les plus importantes compagnies pétrolières opérant au Venezuela décidèrent de consolider leur siège et de s'établir dans la ville de Caracas. Cette décision était également une réponse à un emplacement plus stratégique pour la gestion des opérations de l'industrie pétrolière (compte tenu de l'importance du Venezuela en tant que producteur) et pour le plus grand confort de ses dirigeants et de ses travailleurs¹⁵⁷. De cette manière, « Caracas, bien que située loin des centres de production pétrolière, fut bénéficiaire plus grand impact (...) économique et culturel »¹⁵⁸.

Ainsi, suite à l'implantation et à la construction des bâtiments des transnationales pétrolières, la capitale vénézuélienne vécut « l'avènement de nouvelles formes architecturales, de nouveaux usages programmatiques, de nouveaux matériaux, de nouveaux systèmes structurels et surtout d'une nouvelle relation entre le bâtiment et la technologie »¹⁵⁹. Cela fut possible parce que la plupart des compagnies pétrolières « avaient trouvé dans le Style International la meilleure façon d'exprimer leur identité : rationnelle, efficace, transparente, universelle et démocratique » ; par conséquent, « l'architecture était prête pour (...) la représentation de l'image corporative »¹⁶⁰. Cependant, ce nouveau langage architectural ne fut pas seulement une innovation pour la ville de Caracas, mais aussi pour les entreprises pétrolières américaines et anglo-néerlandaises présentes au Venezuela; car tant la *SOC New Jersey*, *SVOC* (plus tard *Mobil Oil Company [MOC]*) et *RDS*, avaient réalisé la construction de leur sièges central dans leur pays d'origine (pendant les années quarante et cinquante) dans un style architectural antérieur (Art Déco) à celui développé dans la capitale vénézuélienne (Style International) (figure n° 18)¹⁶¹. Cela réaffirme l'importance que le Venezuela avait en tant que producteur de pétrole pour ces compagnies, de sorte que les sièges construits dans la ville de Caracas agissaient comme représentant des transnationales pétrolières¹⁶², ce qui explique leur caractère et leur style innovants ; exactement comme dans le cas du département des ressources humaines de ces entreprises, qui envoyaient leurs meilleurs travailleurs à la ligne de direction du Venezuela.

¹⁵⁷ Site web officiel du journal en ligne *PRODAVINCI*. Consulté le 2 Juillet 2020. <https://prodavinci.com/edificios-de-oficinas-en-caracas-eslabones-perdidos-en-la-historia-de-la-arquitectura-corporativa-norteamericana/>

¹⁵⁸ Site web officiel de *CCScity 450*. Consulté le 2 Juillet 2020. <https://www.ccscity450.com/ensayo/arquitecturas-itinerantes-en-ccs-entre-los-estados-unidos-y-venezuela/>. Citation originale : « Caracas, aunque emplazada lejos de los centros de producción petrolera, recibió el mayor impacto (...) económico y cultural »

¹⁵⁹ *Ídem*. Citation originale : « advenimiento de nuevas formas arquitectónicas, nuevos programas, nuevos materiales, nuevos sistemas estructurales y particularmente una nueva relación entre el edificio y tecnología ».

¹⁶⁰ Site web officiel du journal en ligne *PRODAVINCI*. Consulté le 2 Juillet 2020. <https://prodavinci.com/edificios-de-oficinas-en-caracas-eslabones-perdidos-en-la-historia-de-la-arquitectura-corporativa-norteamericana/>.

Citation originale : « habían hallado en el Estilo Internacional la mejor manera de expresar su identidad: racional, eficiente, transparente, universal y democrática » | « la arquitectura estaba lista para (...) la representación de la imagen corporativa »

¹⁶¹ *Ídem*.

¹⁶² *Ídem*.

En outre, ces projets représentèrent non seulement des innovations dans le domaine architectural, mais influencèrent également le contexte urbain par « la création de Districts Pétroliers dans la ville »¹⁶³. De cette façon, et comme le dit Henry Vicente Garrido, « après presque quarante ans de présence, soutenus par un schéma d'occupation nomade, très utilitaire, ils affectèrent soudainement le paysage urbain à travers des bâtiments qui seraient l'image lisible » de ces secteurs déjà mentionnés¹⁶⁴. Ainsi, selon les termes du même auteur (créateur de cette terminologie), l'idée du District Pétrolier basée sur la notion d' « imaginaire social »¹⁶⁵, fait référence aux différents secteurs de la ville de Caracas où les intérêts des corporations pétrolières furent établis :

« basée sur une matrice physique et idéologique commune et un nouveau « style de vie », dont la corrélation fut l'irruption d'un processus de ségrégation spatiale et urbaine, identifiable avec la notion de « camp » et de banlieue (...). Ces « Districts » se déplacèrent sur la carte de la ville au fur et à mesure que les compagnies pétrolières se délocalisaient, mais toutes partageaient un imaginaire commun d' « intensification de la modernité » basé sur un niveau d'équipement et de services singulier par rapport aux autres territoires urbains. Ils se caractérisaient également par une forme d'occupation qui suscitait la rencontre du travail et de la résidence sur le même territoire, « reproduisant » en ce sens l'expérience des camps pétroliers »¹⁶⁶.

¹⁶³ Site web officiel de CCScity 450. Consulté le 2 Juillet 2020. <https://www.ccs-city450.com/ensayo/arquitecturas-itinerantes-en-ccs-entre-los-estados-unidos-y-venezuela/>

¹⁶⁴ Garrido, Henry Vicente, « Distritos petroleros en CCS », *ResearchGate portail académique*. Consulté le 1 Juin 2020. URL : https://www.researchgate.net/publication/336241699_Distritos_Petroleros_en_CCS. Citation originale : « tras casi cuarenta años de presencia, sustentados en un esquema de ocupación nómada, altamente utilitario, de pronto incidían en el paisaje urbano a través de edificios que serían la imagen legible ».

¹⁶⁵ Entretien avec l'architecte Garrido, Henry Vicente, 27 mai de 2020, communication via e-mail, par l'auteur.

¹⁶⁶ Garrido, Henry Vicente, « Distritos petroleros en CCS », *ResearchGate portail académique*. Consulté le 1 Juin 2020. URL : https://www.researchgate.net/publication/336241699_Distritos_Petroleros_en_CCS. Citation originale : « fundamentados sobre una matriz física e ideacional común y un “estilo de vida” nuevo, cuyo correlato fue la irrupción de procesos de segregación espacial y urbana, identificables con la noción de “campamento” y de suburbio (...). Estos “Distritos” fueron trasladándose en el mapa de la ciudad a medida que se iban mudando las corporaciones petroleras, pero todos ellos compartieron un imaginario común de “intensificación de la modernidad” sustentado en un singular nivel de equipamiento y servicios respecto a otros territorios urbanos. Se caracterizaron también por una forma de ocupación que planteaba la reunión del trabajo y la residencia en un mismo territorio, “replicando” en este sentido la experiencia de los campamentos petroleros ».



Figure n° 18 - Siège de *Standard Oil New Jersey*, *Socony Vacuum Oil Company* et *Royal Dutch Shell* dans leur pays d'origine. Il est possible d'apprécier le siège de *Standard Oil Company New Jersey* à New York, construit entre 1945 et 1947 [1]. De même, le siège de *Socony Vacuum Oil Company* à New York, bâti entre 1953-1956 [2]. Enfin, le siège de *Royal Dutch Shell* à Londres, édifié entre 1957-1962 [3].

En plus, il est important de souligner certains éléments pour une meilleure compréhension de l'impact de ces compagnies dans la capitale vénézuélienne. D'une part, avant la création des bâtiments du siège et, par conséquent, l'émergence de la notion de District Pétrolier, les compagnies pétrolières étaient situées dans le centre historique de Caracas¹⁶⁷, sous le modèle de la location de bâtiments et d'espaces déjà construits ; qui représentaient une partie minimale de l'ensemble des infrastructures développées par ces entreprises pétrolières¹⁶⁸. Par conséquent, ces bâtiments loués répondaient aux critères de la trame fondatrice, en tant que constructions rattachées à d'autres générant une façade continue (figure n° 19). En revanche, lors de la consolidation des bâtiments du siège, ces transnationales pétrolières décidèrent de s'implanter dans des secteurs déjà établis de la capitale (dans des urbanisations privées, modèle banlieue-jardin). La sélection de ces zones répondait à plusieurs intérêts en particulier, le premier était de s'éloigner du contexte local (comme cela s'était produit dans les camps pétroliers), où ces développements répondaient parfaitement aux demandes de ces compagnies ; compte tenu de leur condition de banlieue-jardin loin de la ville. La seconde, des zones qui, malgré leur situation périphérique, disposaient d'une accessibilité efficace et d'une offre privilégiée de services publics (eau potable, réseaux d'égouts, ramassage des ordures)¹⁶⁹. Ainsi, cela suggère

¹⁶⁷ Rappelons-nous que même dans les années quarante, le centre fondateur de la ville fonctionnait comme le pôle des activités économiques et financières, où se trouvaient les plus importants édifices de bureaux et les banques de Caracas.

¹⁶⁸ Garrido, Henry Vicente, « Distritos petroleros en CCS », *ResearchGate portail académique*. Consulté le 1 Juin 2020. URL : https://www.researchgate.net/publication/336241699_Distritos_Petroleros_en_CCS

¹⁶⁹ García-Guadilla, María Pilar, « Caracas: De la Colonial al socialismo del siglo XXI. Espacio, clase social y movimientos ciudadanos », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 164.

que les corporations pétrolières menèrent une sorte de « palimpseste »¹⁷⁰, puisqu'elles adoptèrent et réutilisèrent les secteurs et les trames urbaines de certaines urbanisations (précédemment conçus comme des zones résidentielles). Cela permit aux entreprises de construire leurs sièges sociaux comme des éléments architecturaux nouveaux et séparés (par opposition au centre-ville), qui servaient de pierres angulaires à la fois pour les résidences et les infrastructures pour les employés administratifs et les cadres. De cette façon, et comme l'a déjà commenté Henry Vicente Garrido, pour la première fois dans la capitale vénézuélienne, le travail (administratif) et la résidence furent réunis dans un même espace en dehors du centre-ville. De plus, en introduisant la notion de « corporation » à travers l'idée de « schémas architecturaux corporatifs », en transformant ces bâtiments de siège en éléments iconiques de la ville ; et en produisant l'image des Districts pétroliers ou des Districts Corporatifs Pétroliers (DCP)¹⁷¹ au niveau urbain¹⁷².



Figure n° 19 - Bâtiments de bureaux dans le centre de Caracas. Il est possible d'apprécier à travers ces deux images comment furent développés les immeubles de bureaux dans le centre-ville de Caracas entre les années 1930 et 1940, régis par les critères de la trame fondatrice, produisant des bâtiments jumelés et générant une façade continue. Le bâtiment Karam construit en 1949 et conçu par l'architecte Arthur Guy Mayger [1]. Le bâtiment Phelps bâti en 1946 par l'architecte Clifford Wendehack [2].

D'autre part, suite au développement et à la construction des bureaux de ces corporations pétrolières dans la ville de Caracas, une nouvelle classe sociale privilégiée commença à émerger, représentée par les travailleurs du secteur administratif (américains, britanniques et

¹⁷⁰ Entretien avec l'architecte Marín, Orlando, 27 mai de 2020, communication via Skype, par l'auteur.

¹⁷¹ Nous avons décidé de faire appel à ces secteurs en tant que Districts Corporatifs Pétroliers, compte tenu de la façon dont l'auteur Henry Vicente Garrido établit, l'introduction de la notion de corporation dans la ville de Caracas.

¹⁷² Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 393. Citation originale : « corporación » | « esquemas corporativos arquitectónicos ».

néerlandais) et leurs familles respectives¹⁷³. En conséquence, et attiré par cette nouvelle strate sociale, le secteur privé réalisa différents types d'infrastructures résidentielles, sanitaires et éducatives, des centres commerciaux, des supermarchés, des hôtels, etc.¹⁷⁴. Par la suite, la création de ces services attira également une partie de la population de Caracas provenant de la strate sociale moyenne, qui se développa au sein de ces DCP¹⁷⁵, mais sous un modèle à haute densité (bâtiments multifamiliaux). Cela produisit donc un schéma d'organisation et d'occupation de ces secteurs qui était différent de celui des autres urbanisations, mais qui de la même manière renforça la ségrégation socio-spatiale et fonctionnelle qui s'était développée depuis les premiers développements urbains de la capitale ; et où le véhicule joua un rôle fondamental en tant qu'élément de liaison entre les différentes urbanisations où les compagnies pétrolières étaient implantées et le centre-ville¹⁷⁶.

Par conséquent, l'impact que les transnationales pétrolières produisirent sur le paysage urbain et le contexte architectural de la ville de Caracas généra ce que Herrera Carola appelle « la ville dans la ville » ; considérant que, dans les secteurs où les intérêts des compagnies pétrolières se développèrent, des réalités différentes de celles du reste de la ville furent créées. Souvenons-nous donc que ce fut le résultat de la formulation d'une nouvelle typologie architecturale dans la ville de Caracas. Le bâtiment de bureaux comme élément séparé, jalon et axe d'organisation des résidences et des infrastructures destinées aux travailleurs pétroliers. De même, une nouvelle typologie urbaine fut produite, passant du modèle de banlieue-jardin résidentielle¹⁷⁷ dépendant du centre-ville, à un secteur plus indépendant comme une sorte de campement pétrolier (compte tenu de la concentration du travail, du logement et des services).

¹⁷³ Villota Peña, Jorge, « The hyper americans! Modern architecture in Venezuela during 1950s », thèse doctorale en philosophie, The University of Texas at Austin, 2014, p. 170-171.

¹⁷⁴ Il convient de noter que les compagnies pétrolières n'étaient responsables que du choix du secteur où elles seraient implantées et de la construction de leur siège. Par conséquent, la construction de toutes les infrastructures de services et même des logements furent réalisées par des promoteurs privés qui furent attirés par la présence de ces entreprises et qui firent des accords avec celle-ci. De cette manière, ces sociétés pourraient garantir une qualité de vie similaire à celle du pays d'origine de leurs employés administratifs. En : Entretien avec l'architecte Garrido, Henry Vicente, 27 mai de 2020, communication via e-mail, par l'auteur.

¹⁷⁵ La notion de District Corporatif Pétrolier ne se réfère pas à un secteur fermé et délimité comme c'était le cas des camps pétroliers, mais plutôt, comme nous l'avons déjà mentionné, à l'impact que ces entreprises eurent sur l'imaginaire collectif de la population de Caracas. Par conséquent, compte tenu du développement des intérêts des compagnies pétrolières, ceux-ci peuvent être identifiés dans certains secteurs de la ville ; mais, cela ne signifiait pas que dans ces zones, les résidences et les services destinés à la population qui n'étaient pas liés à l'industrie pétrolière vénézuélienne n'étaient pas situés et développés. En : Entretien avec l'architecte Garrido, Henry Vicente, 27 mai de 2020, communication via e-mail, par l'auteur.

¹⁷⁶ García-Guadilla, María Pilar, « Caracas: De la Colonial al socialismo del siglo XXI. Espacio, clase social y movimientos ciudadanos », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 161-162.

¹⁷⁷ Il convient de noter qu'avant l'établissement du siège des compagnies pétrolières à Caracas, les points de repère des urbanisations étaient généralement les *Club Houses*. Cependant, lorsque les bâtiments de ces sociétés furent construits, ils devinrent les points de repère des urbanisations où ils étaient situés.

En conséquence, et comme l'a établi Jorge Villota, ce ne fut pas par hasard que ces secteurs où se trouvaient les compagnies pétrolières dans la capitale vénézuélienne :

« partageaient bon nombre des caractéristiques les plus pertinentes des *Company Towns*, où les critères de représentation et d'organisation modernes furent appliqués. De plus, en installant leurs sièges sociaux respectifs dans des secteurs spécifiques (...) les corporations pétrolières montrèrent stratégiquement leur pouvoir dans la ville, et définirent des zones urbaines d'influence »¹⁷⁸.



Figure n° 20 - Localisation des différents Districts Corporatifs Pétroliers développés dans la ville de Caracas.

¹⁷⁸ Villota Peña, Jorge, « The hyper americans! Modern architecture in Venezuela during 1950s », thèse doctorale en philosophie, The University of Texas at Austin, 2014, p. 170. Citation originale : « shared many of the most relevant characteristics of the oil company towns, where criteria of modern representation and organization were applied. Also, by locating their respective office buildings in specific neighborhoods (...) oil corporations strategically displayed their power on the city, and defined urban zones of influence ».

3.4.1. Premier District Corporatif Pétrolier

Le premier District Corporatif Pétrolier fut développé dans le secteur de *La Candelaria* et de l'urbanisation de *San Bernardino*, appelé selon les mots de Ibsen Martinez « le circuit pétrolier *caraqueño* ». La perception de cette zone comme partie des zones d'influence de l'industrie pétrolière naquit de la construction de l'Hôtel *Avila* (1939-1945) et du bâtiment *Shell* (1946-1950) dans l'urbanisation de *San Bernardino*, un secteur nommé par le même auteur comme « la bordure nord du circuit pétrolier *caraqueño* ». En plus, en raison de la présence de la *SOC New Jersey* dans le secteur de la Place *Morelos* (anciennement Place *Mohedano*), où cette compagnie fusionna toutes ses filiales pour devenir le *CPC* (1943-1945), et abritant tous ses travailleurs dans le même bâtiment (il faut noter que ce bâtiment ne fut pas construit par l'entreprise). Plus tard, compte tenu du nombre d'employés, le bâtiment s'avéra insuffisant pour la nouvelle compagnie (*CPC*), qui dut donc louer à nouveau d'autres bâtiments dans la zone¹⁷⁹.

Par ailleurs, la décision de construire l'hôtel *Ávila* et son emplacement dans l'urbanisation de *San Bernardino* fut guidée par plusieurs facteurs. D'une part, l'idée de construire ce bâtiment naquit d'une conversation menée par Nelson A. Rockefeller et le président Eleazar López Contreras¹⁸⁰, qui conclut que la ville de Caracas avait besoin d'un « bon hôtel »¹⁸¹. D'autre part, l'hôtel fut réalisé dans l'urbanisation de *San Bernardino*, compte tenu du fait qu'il avait été conçu par le « principal consultant urbain » du Venezuela à l'époque, l'urbaniste français Maurice Rotival. C'est ainsi que depuis la construction de l'Hôtel *Ávila* par le bureau d'architecture *Harrison & Fouilhoux* et en collaboration avec Max Abramovitz (engagé par Nelson A. Rockefeller)¹⁸², le secteur commençait progressivement à devenir « un exposant d'un secteur luxueux et bien équipé de la ville ». De plus, comme l'affirme Lorenzo González Casas, une grande partie de l'activité de cet hôtel « tournait autour de la dynamique des corporations

¹⁷⁹ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 396. Citation originale : « el circuito petrolero caraqueño » | « confín norte del circuito petrolero caraqueño ».

¹⁸⁰ Il convient de noter que l'intérêt que Nelson A. Rockefeller portait pour Venezuela découlait des visites qu'il avait effectuées en 1937 sur le continent latino-américain, dont l'objectif était d'apprécier les activités et le développement du *SOC*. Cependant, ce que ce dernier trouva, furent des conflits et des tensions entre les habitants et la grande compagnie pétrolière. C'est donc à partir de ce panorama inquiétant que Nelson A. Rockefeller commença à promouvoir le développement économique par le biais de divers programmes dans certains pays d'Amérique latine, y compris le Venezuela. En : González Casas, Lorenzo, « Nelson A. Rockefeller y la modernidad venezolana: intercambios, empresas y lugares a mediados del siglo XX » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 180-181.

¹⁸¹ *Ídem*. Citation originale : « un buen hotel ».

¹⁸² *Ibidem*. p. 190-191. Citation originale : « el principal asesor urbanístico ».

pétrolières »¹⁸³, ce qui eut pour conséquence que le « symbolisme » de cet hôtel fut « comme une entreprise américaine »¹⁸⁴.

En ce qui concerne à *RDS*, la décision de construire son siège dans l'urbanisation de *San Bernardino* répondait également à plusieurs aspects. D'une part, et contrairement à l'Hôtel *Ávila*, la construction du bâtiment de cette compagnie devait être accompagnée des résidences de ses employés administratifs, agissant comme un point de repère et un axe d'organisation de ces mêmes résidences. Il fut donc décidé que le projet serait réalisé dans cette urbanisation, compte tenu du fait qu'elle était devenue une zone résidentielle exclusive de la ville de Caracas, décrite par Mendoza Neira Plinio comme « plus qu'un quartier résidentiel, c'est une ville, une grande ville moderne ». En outre, cette urbanisation offrait une distance et une proximité précises par rapport au centre-ville, ainsi qu'un grand terrain où le grand et imposant bâtiment *Shell* fut finalement construit par le cabinet d'architectes *Baggeley & Bradbury*. En raison de sa taille, ce projet finit par être pour l'époque comme l'affirme encore Plinio Mendoza Neira « le plus grand bâtiment de bureaux de la ville »¹⁸⁵.

Il y a lieu de noter que la perception de ce secteur comme un District Corporatif Pétrolier d'entreprise culmina avec le transfert de l'Hôtel *Ávila* à un groupe d'hommes d'affaires vénézuéliens en 1956. Cependant, cette fermeture était déjà en cours depuis que *CPC* présentait des problèmes d'espace pour ses travailleurs, de manière qu'en 1947 cette entreprise prit la décision de s'établir dans un autre secteur de la ville. De même, *RDS* éprouva des problèmes d'espace, tant pour ses travailleurs que pour ses véhicules. Cela conduisit à l'entreprise, au milieu des années 50, à louer certaines parties du bâtiment de la Casa de Italia (un bâtiment adjacent) et à entamer la construction d'un autre projet de bureaux vers l'est de la vallée de Caracas¹⁸⁶. D'autre part, il est nécessaire de souligner que, dans ce District Corporatif Pétrolier, seuls l'Hôtel *Ávila* et le bâtiment *Shell* sont indiqués, compte tenu du fait que les premiers

¹⁸³ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 398. Citation originale : « en exponente de un lujoso y equipado sector de la ciudad » | « giraba en torno a la dinámica de las corporaciones petroleras ».

¹⁸⁴ González Casas, Lorenzo, « Nelson A. Rockefeller y la modernidad venezolana: intercambios, empresas y lugares a mediados del siglo XX » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 192-193. Citation originale : « simbolismo » | « como empresa estadounidense »

¹⁸⁵ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 397-398. Citation originale : « más que un barrio residencial es una ciudad, una gran ciudad moderna » | « el edificio de oficinas más grande de la ciudad »

¹⁸⁶ *Ibidem*. p. 398, 400

bâtiments où le *CPC* fut installé n'étaient pas des constructions propres à cette compagnie ; raison pour laquelle également seule la zone de l'urbanisation de *San Bernardino* est délimitée.

3.4.2. Deuxième District Corporatif Pétrolier

Le deuxième District Corporatif Pétrolier se développa dans plusieurs secteurs pratiquement contigus, d'une part, dans l'urbanisation de *Santa Monica* et *Los Chaguaramos*, et d'autre part, dans l'urbanisation de *Las Mercedes*, *Valle Arriba* et *El Rosal* (vers le sud-est de la ville de Caracas). Comme le secteur de *San Bernardino*, et comme nous l'avons déjà mentionné, ces zones étaient relativement nouvelles puisque les travaux de construction avaient commencé entre la fin des années quarante et le début des années cinquante. Par conséquent, la compréhension de ces secteurs comme faisant partie de l'industrie pétrolière commença avec la construction du premier bâtiment de *CPC* (projet 1947-1949, élaboration 1953-1955) et du nouveau siège de *RDS* (1957-1960) qui, à partir de 1953, avait fusionné toutes ses filiales pour devenir la *RDSV*¹⁸⁷. Ainsi, ce nouveau District Corporatif Pétrolier remplaça le précédent avec le transfert de l'Hôtel *Ávila* aux hommes d'affaires locaux, avec la construction de l'Hôtel *Tamanaco* (1953) comme nouveau grand centre hôtelier de la ville et avec le transfert de l'ancien bâtiment de *Shell* à *San Bernardino* au Commandement de la Marine¹⁸⁸.

En ce qui concerne *CPC*, comme mentionné précédemment, cette compagnie prit la décision de construire son premier bâtiment siège en raison du manque d'espace dont elle disposait pour accueillir tout son personnel administratif. C'est pourquoi, en 1947, cette société choisit l'urbanisation de *Los Chaguaramos* comme lieu de construction par l'achat d'un terrain dans ce secteur et engagea le célèbre architecte Lathrop Douglass pour concevoir le projet. Il y a lieu de remarquer que ce lieu répondait à plusieurs critères, d'une part, utiliser la barrière naturelle que représentait le fleuve *Guaira* comme séparateur du reste de la ville¹⁸⁹ ; et d'autre part, compte tenu du développement que l'État vénézuélien était en train de réaliser avec la Cité Universitaire¹⁹⁰. Enfin, en raison de sa proximité avec l'urbanisation *Valle Arriba Golf Club*¹⁹¹,

¹⁸⁷ *Ibidem*. p. 401, 405.

¹⁸⁸ González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 457.

¹⁸⁹ Comme nous l'avons déjà dit, ces compagnies pétrolières étaient désireuses de se séparer du contexte local (comme dans les camps pétroliers) et elles choisirent donc différents secteurs périphériques de la ville qui étaient basés sur le modèle des banlieue-jardins.

¹⁹⁰ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 401, 405.

¹⁹¹ Il y a lieu de noter que la maison du premier ambassadeur américain au Venezuela fut développé dans cette nouvelle urbanisation. Comme l'établi Margarita López Maya, la nomination de ce représentant diplomatique en

construite en 1942 comme un nouveau lieu de loisirs pour les travailleurs de *SOC New Jersey* et de *RDS*, devenus respectivement *CPC* et *RDSV*¹⁹².

Dans le cas de *RDSV*, et comme nous l'avons établi précédemment, cette compagnie présentait non seulement des problèmes d'espace insuffisant pour accueillir tous ses travailleurs, mais aussi pour répondre à la demande de places de parking pour les véhicules de tous ses employés. C'est pourquoi, comme le dit Rafael Valery, ce fut « impardonnable pour un architecte américain et un client du secteur pétrolier »¹⁹³. Compte tenu de cela, cette entreprise décida de s'installer à l'est de la vallée de Caracas, dans le secteur de *Chua*, en face de l'urbanisation *Las Mercedes*. Il s'agissait d'un secteur encore en développement, mais dont l'accès routier était efficace et où le nouveau bâtiment pouvait agir comme l'établi Henry Vicente Garrido, comme une bannière qui marquait la différenciation de ce secteur par rapport au reste de la ville. Ainsi, le nouveau siège fut conçu par l'architecte Diego Carbonell et Miguel Salvador et inauguré en 1960, lorsque la *RDSV* acheva le déménagement de tout son personnel et de ses équipements¹⁹⁴.

3.4.3. Troisième District Corporatif Pétrolier

Le troisième District Corporatif Pétrolier fut réalisé dans l'urbanisation de *La Floresta* et *Los Palos Grandes*, cependant, il faut noter que le développement de ce District n'impliqua pas le remplacement du précédent, puisque à cette occasion d'autres compagnies pétrolières s'établirent dans ces secteurs. Par conséquent, la perception de ce secteur comme une composante de l'industrie pétrolière naquit de la construction du siège de *VARCO* (1959) et de *MOC* (1957-1959). Il y a lieu de noter que, dans le cas du bâtiment de *VARCO*, il appartenait initialement à un complexe de bureaux conçu par l'architecte Angelo De Sapia, qui abritait également les bureaux du *MGOC* et du *TPC*. Ce projet comprenait six tours, dont l'une se

1939 « répondit à une stratégie avancée par le gouvernement américain, conduisant à la création d'une nouvelle relation de collaboration entre les entreprises et le gouvernement vénézuélien afin d'éviter une nationalisation comme celle du Mexique » et celle développée en Bolivie. En : *Ibidem*. p. 395. Citation originale: « respondió a una estrategia que adelantaba el gobierno de EE.UU., conducente a crear una nueva relación de colaboración entre las compañías y el gobierno venezolano a los fines de evitar una nacionalización como la mexicana ».

¹⁹² Il convient de mentionner que cette zone de loisirs fut réalisée, compte tenu du fait que les travailleurs des compagnies pétrolières ne pouvaient pas utiliser le seul terrain de golf de la ville à l'époque, au *Caracas Country Club*. En : *Ibidem*. p.401.

¹⁹³ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 400. Citation originale: « imperdonable para un arquitecto norteamericano y un cliente petrolero ».

¹⁹⁴ *Ibidem*. p. 405-407.

distinguait des autres par sa hauteur, ainsi que diverses passerelles qui traversaient le complexe et un grand nombre de places de parking. Cependant, cette proposition ne fut pas construite, donc seul le bâtiment *VARCO* fut développé. D'autre part, la compagnie *MOC* décida d'engager l'architecte américain Don Hatch pour concevoir son siège, car il avait déjà développé d'autres projets dans la ville de Caracas¹⁹⁵. Il convient de noter que, bien qu'à la fin des années cinquante, presque toute la vallée de Caracas était déjà urbanisée, ces corporations pétrolières avaient décidé de s'installer entre les urbanisations de *La Floresta* et de *Los Palos Grandes* ; car celles-ci représentaient des secteurs privilégiés de la capitale vénézuélienne. De cette manière, ces compagnies pouvaient garantir à leurs employés une qualité de vie similaire à celle dont ils bénéficiaient dans leur pays d'origine.

C'est ainsi que les sièges de ces transnationales pétrolières devinrent un emblème au sein de la ville que, comme l'affirme Henry Vicente Garrido, ceux-ci déterminèrent la distinction entre la ville ordinaire et la ville moderne ; où cette dernière était le scénario de nouveaux comportements, de nouvelles dynamiques et, d'installations diverses telles que des hôtels, des hôpitaux, des autoroutes, des centres commerciaux, des centres éducatifs, qui furent développés à la fois par l'État vénézuélien et par des promoteurs privés, en accord avec les corporations pétrolières. De cette façon, souvenons-nous que les corporations pétrolières ne réalisèrent que la construction de leurs bâtiments, « dans des zones où les services et les infrastructures furent améliorés du fait de leur présence, par l'effet d'attraction et d'intensification »¹⁹⁶. Par conséquent, et comme l'établit José Villota Peña, à partir de ce panorama du développement, et de l'organisation du corps administratif de chaque compagnie autour des sièges pétroliers, les secteurs où se trouvaient ces corporations commencèrent à présenter des caractéristiques typiques des *Company Towns*, « sur la base de principes fonctionnels »¹⁹⁷.

En plus, ces bâtiments représentaient « un processus de transfert et de modernisation », qui rendait visible l'activité pétrolière dans la ville de Caracas, puisque dans les décennies précédentes, seule l'impulsion économique de cette industrie se fit sentir. En outre, de nouvelles technologies furent mises en œuvre dès l'élaboration de ces bâtiments, ce qui permit de « mettre

¹⁹⁵ *Ibidem*. p. 408-409.

¹⁹⁶ Entretien avec l'architecte Garrido, Henry Vicente, 27 mai de 2020, communication via e-mail, par l'auteur. Citation originale : « en zonas con servicios e infraestructura que fueron mejorando debido a la presencia de ellas, por efecto de atracción e intensificación ».

¹⁹⁷ Villota Peña, Jorge, « The hyper americans! Modern architecture in Venezuela during 1950s », thèse doctorale en philosophie, The University of Texas at Austin, 2014, p. 179. Citation originale : « based on functional principles ».

en scène une distance physique et technique » par rapport à ce qui était auparavant développé dans la ville¹⁹⁸. Ainsi, comme le déclare Jorge Villota Peña :

« La consolidation des compagnies pétrolières dans le pays, une nécessité géostratégique symbiotique, apporta de profonds changements à la société vénézuélienne, notamment la transformation physique de la ville et la modification de sa dynamique urbaine. Au milieu de ce réarrangement culturel, l'architecture corporative (...) finit par jouer un rôle important. Les habitants de Caracas expérimentèrent d'un nouveau type d'architecture, rationnelle et efficace, accompagnée d'une évidente image corporative (...). Ces travaux, qui représentaient l'état de l'art (...) en matière d'architecture, d'ingénierie et d'urbanisme, ne furent pas seulement nouveaux pour les vénézuéliens, mais aussi pour les Américains. En fait, le Venezuela devint un gigantesque laboratoire où ces bâtiments furent mis à l'épreuve, avant même les États-Unis »¹⁹⁹.

Néanmoins, malgré les progrès de la ville et l'impact que ces entreprises générèrent, à partir de 1959, sous un nouveau front politique après celui de Marcos Pérez Jiménez, la politique de la fin des concessions fut établie. Cela eut pour conséquence que les compagnies pétrolières cessèrent d'investir dans le pays, consommant le capital déjà investi et, par conséquent, mettant fin à la période de construction de bâtiments siège dans la capitale vénézuélienne (Toutefois, il convient de noter qu'à la suite de ce processus de construction des bâtiments siège, et comme dernier effet de celui-ci, le *MGOC* décida, pour l'année 1966, de construire son siège dans le troisième DCP)²⁰⁰. Ultérieurement, avec la nationalisation de l'industrie pétrolière au Venezuela, le cycle de l'incidence et de la perception de cette industrie dans la ville de Caracas (par compagnies étrangers) fut mis fin ; ce qui, comme nous l'avons déterminé, se fit à travers le développement des DCP.

¹⁹⁸ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 410-411. Citation originale : « un proceso de transferencia y modernización » | « la escenificación de un distanciamiento físico y técnico ».

¹⁹⁹ Site web officiel du journal en ligne *PRODAVINCI*. Consulté le 2 Juillet 2020. <https://prodavinci.com/edificios-de-oficinas-en-caracas-eslabones-perdidos-en-la-historia-de-la-arquitectura-corporativa-norteamericana/>. Citation originale : « La consolidación de las compañías petroleras en el país, una necesidad geoestratégica simbiótica, trajo profundos cambios en la sociedad venezolana, incluyendo la transformación física de la ciudad y la modificación de su dinámica urbana. En medio de este reacomodo cultural la arquitectura corporativa (...) terminó jugando un papel significativo. Los caraqueños experimentaron un nuevo tipo de arquitectura, racional y eficiente, acompañada de una clara imagen corporativa (...). Estas obras, que representaban el estado del arte (...) en materia de arquitectura, ingeniería y urbanismo, no solo fueron novedosas para los venezolanos; también lo fueron para los estadounidenses. De hecho, Venezuela se convirtió en un gigantesco laboratorio donde estas edificaciones fueron puestas a prueba, incluso antes que en los Estados Unidos ».

²⁰⁰ Garrido, Henry Vicente, « Distritos petroleros en CCS », *ResearchGate portail académique*. Consulté le 1 Juin 2020. URL : https://www.researchgate.net/publication/336241699_Distritos_Petroleros_en_CCS



Figure n° 21 – Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'hôtel *Ávila* et les trames urbaines présentes dans le secteur.

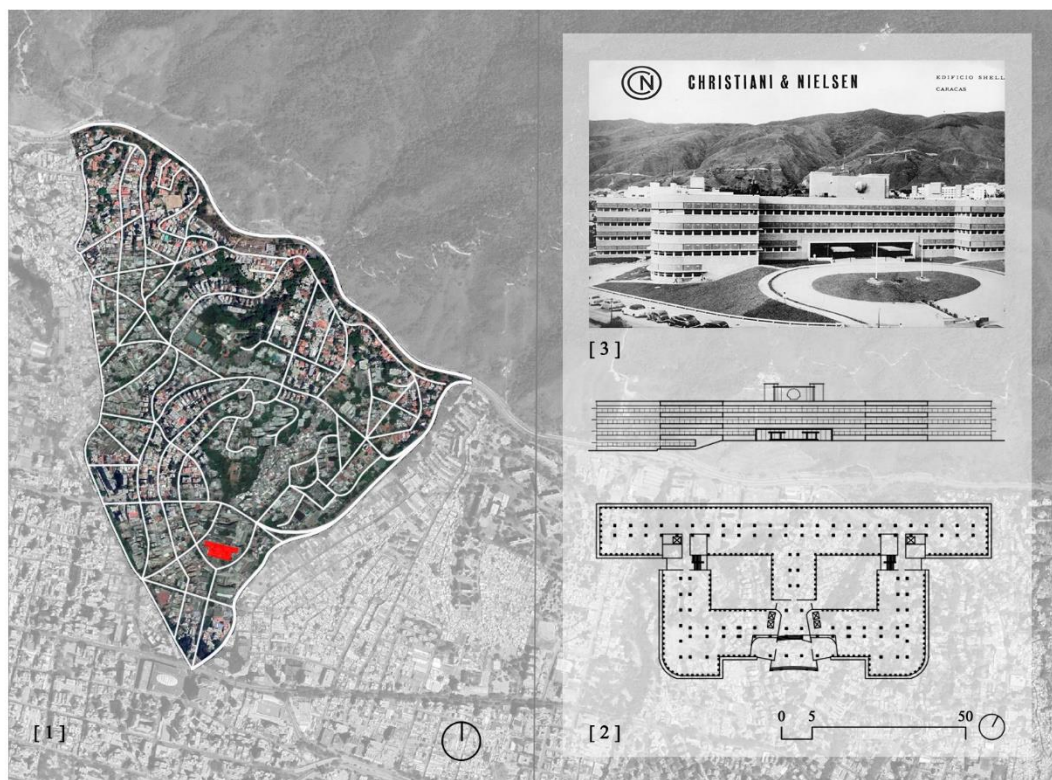


Figure n° 22 – Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Royal Dutch Shell* et des trames urbaines présents dans le secteur.

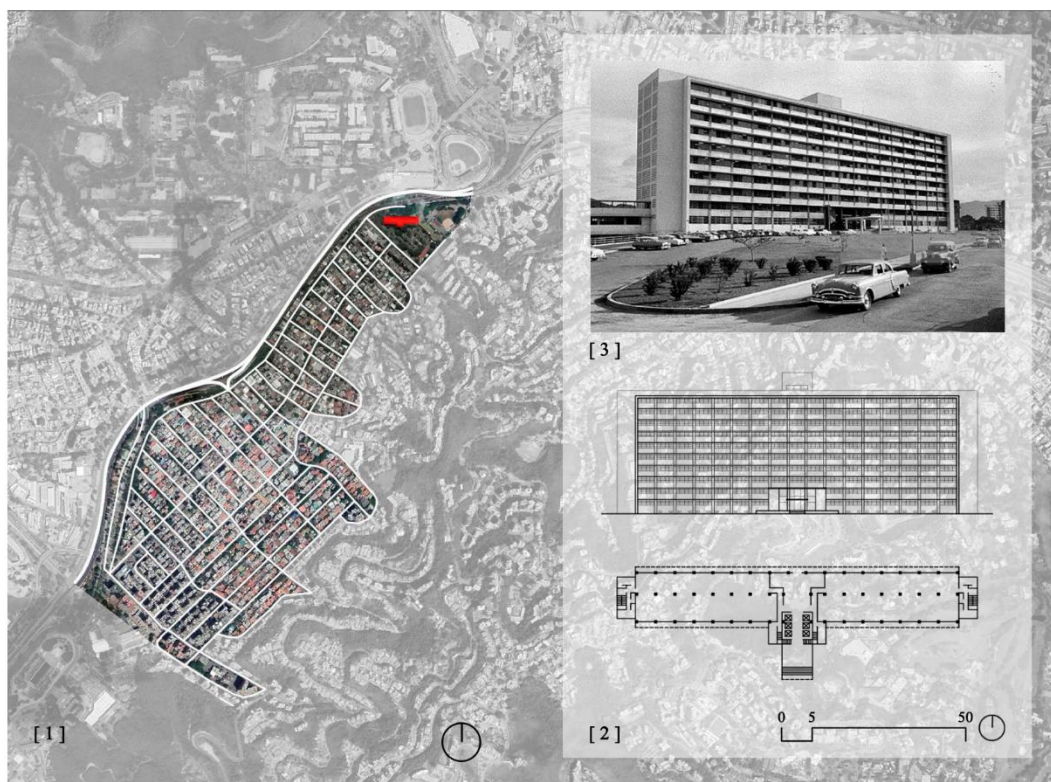


Figure n° 23 – Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Creole Petroleum Corporation* et des trames urbaines présents dans le secteur.

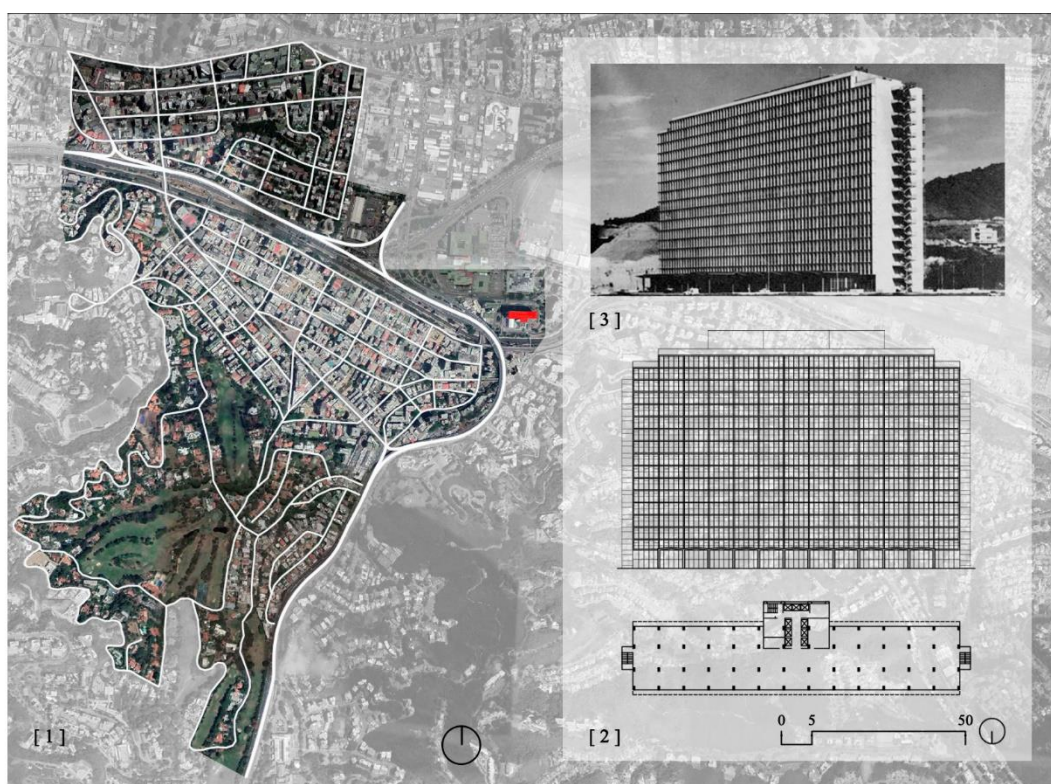


Figure n° 24 – Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Royal Dutch Shell Venezuela* et des trames urbaines présents dans le secteur.

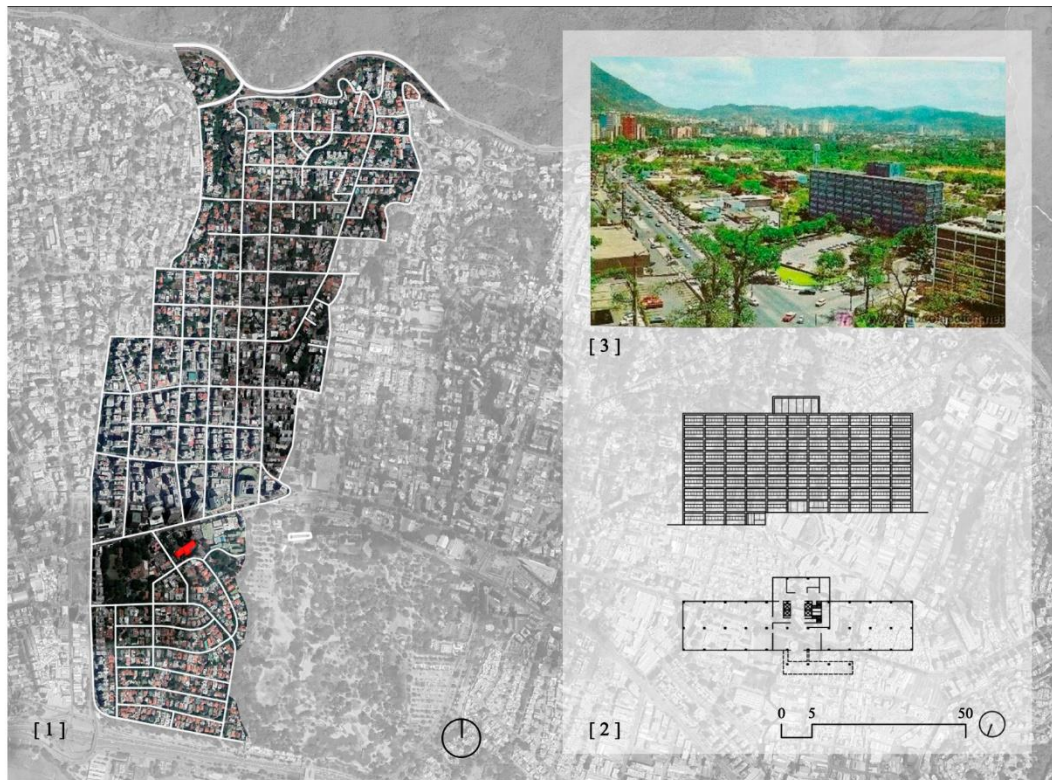


Figure n° 25 – Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Mobil Oil Company* et des trames urbaines présents dans le secteur.

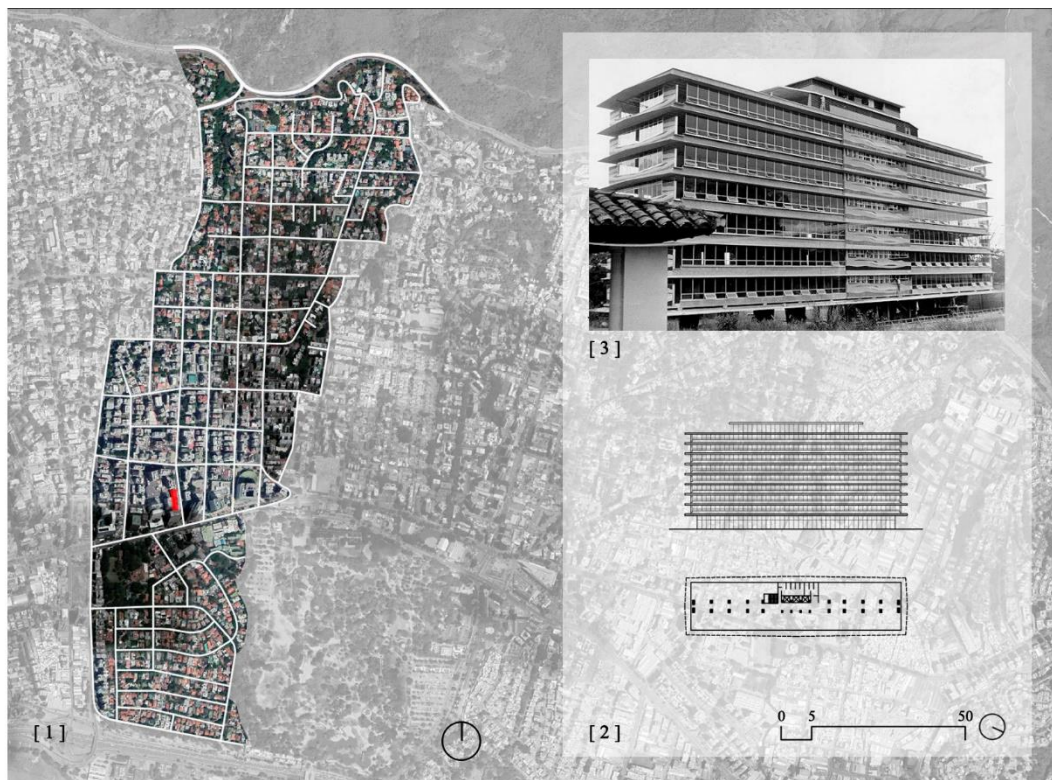


Figure n° 26 – Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Venezuelan Atlantic Refining Company* et des trames urbaines présents dans le secteur.

CONCLUSIONS

À travers l'analyse effectuée dans ce chapitre, nous pouvons déterminer que, de la fin du XIXe siècle au milieu du XXe siècle, la ville de Caracas connut différentes étapes de développement, qui sont le résultat de la dialectique entre l'État vénézuélien et le secteur privé. Ils agirent comme les grands modérateurs de l'évolution de la capitale vénézuélienne, et, ce qui fut d'autant plus possible compte tenu de l'impulsion vigoureuse donnée à l'économie vénézuélienne par l'émergence et le progrès de l'industrie pétrolière. Dans ce cadre, Caracas passa d'une ville aux modestes extensions, avec peu de ressources et un aspect colonial, à une grande métropole moderne. Cette transformation fugace, qui se produisit en quelques décennies, nous permet de comprendre la ressemblance entre le Venezuela et sa capitale, la ville étant une représentation à plus petite échelle de l'impact que cette puissante activité industrielle provoqua ; celle-ci eut des répercussions dans les domaines économique, politique et social, transformant un pays pauvre de tradition agricole en une nation moderne, une nation pétrolière.

En ce sens, la capitale vénézuélienne fit ses premiers pas avec les premiers grands changements depuis sa fondation sous la direction d'Antonio Guzmán Blanco (1870-1877, 1879-1884 et 1886-1888). Ce président, guidé par son idéal de faire du Venezuela une nation moderne, entreprit de grands travaux publics à Caracas à travers la fondation du MTP (1874), avec pour objectif d'abandonner l'esthétique coloniale et de donner une nouvelle image à la ville ; donnant ainsi à la ville le nom de Paris à un étage. Néanmoins, malgré les efforts déployés, en raison de la situation malheureuse dans laquelle se trouva l'économie vénézuélienne avec le modèle de l'agro-exportation, il ne fut pas possible de poursuivre l'idéal d'Antonio Guzmán Blanco. La capitale vénézuélienne entra donc dans une nouvelle centurie comme une ville d'aspect colonial, pauvre et de dimension modeste.

Par conséquent, dès le début d'un nouveau siècle, et compte tenu des effets et de la peur que le tremblement de terre de 1900 fit naître dans la ville de Caracas, la classe riche au cours de ces premières années entreprit d'abandonner le centre fondateur de la ville, pour se déplacer vers ce qui fut appelé la première extension et le premier secteur moderne de la ville (*El Paraíso*). La création de cette nouvelle zone signifia l'introduction de la notion de maison individuelle séparée (*la quinta*). Cette nouvelle typologie résidentielle représenta un grand changement pour la ville, étant donné le fait que celle-ci commença à abandonner la logique de la maison coloniale (maison-patio) jumelée et à façade continue. Cependant, ce secteur maintint les préceptes de la trame coloniale, proposant un système de rues orthogonales. D'autre part,

après le développement de la première extension de la ville, les secteurs public et privé entreprirent la construction de nouvelles zones telles que les urbanisations de *San Agustín del Norte* et *San Agustín del Sur*. À travers ces nouveaux secteurs, des innovations furent proposés comme la subdivision du bloc fondateur et l'interruption de l'orientation cardinale (nord-sud, est-ouest) de la trame coloniale. Néanmoins, tout comme l'urbanisation d'*El Paraíso*, ils maintinrent les notions d'orthogonalité du centre fondateur.

Plus tard, après l'abandon de la capitale vénézuélienne et l'installation de Juan Vicente Gómez dans la ville de Maracay (situation analogue aux relations entre la ville de Paris et Versailles), les travaux publics réalisés par l'État vénézuélien diminuèrent dans la ville de Caracas. En conséquence, le secteur privé assumait un rôle prépondérant dans le développement urbain et, entre la fin des années vingt et le début des années trente, entreprit la construction de nouvelles urbanisations à l'est de la vallée de Caracas, orientées vers les classes supérieures et moyennes *caraqueña*. Ces nouveaux développements urbains reproduisirent la notion de maison unifamiliale individuelle séparée et introduisirent une nouvelle logique urbaine, le schéma banlieue-jardin, niant non seulement la ville, mais aussi la trame fondatrice. Il convient de noter que tout ce processus d'expansion vécu par la ville de Caracas fut rendu possible par l'impact que le pétrole commença à avoir sur l'économie vénézuélienne, à partir de l'irruption du puits *Barrosos II* en 1922, qui introduisit le Venezuela sur la scène pétrolière mondiale.

Ultérieurement, à la mort de Juan Vicente Gómez Caracas redevint le siège du gouvernement et retrouva son statut de capitale. En conséquence, compte tenu de l'importance croissante du Venezuela en tant que producteur de pétrole, le nouveau gouvernement décida d'engager un groupe d'urbanistes français, dans le but de faire de Caracas la capitale digne d'un État moderne et d'une nation pétrolière. C'est ainsi que naquit le Plan Monumental en 1939. Cependant, ce ne fut pas le seul plan développé pour la ville de Caracas, l'AVI, le MTP et des promoteurs privés comme Luis Roche développèrent également des propositions. Toutefois, le Plan Monumental fut le projet choisi par l'État vénézuélien. Néanmoins, avec l'arrivée d'un nouveau front politique au Venezuela et compte tenu des ressources économiques considérables nécessaires, le projet des urbanistes français fut annulé et à sa place, la première rénovation urbaine de la ville se réalisa (l'urbanisation *El Silencio*), ce qui représenta l'un des plus grands changements dudit Plan Monumental.

Par ailleurs, il y a lieu de noter que c'est sous ce gouvernement dirigé par Isaías Medina Angarita que la loi de 1943 sur les hydrocarbures fut décrétée, en raison de l'importance du pétrole pendant le développement de la Seconde Guerre mondiale et de la position avantageuse du Venezuela en tant que producteur. En conséquence de ce scénario, l'industrie pétrolière

donna une plus grande impulsion à l'économie vénézuélienne, ce qui motiva le processus continu d'expansion de la ville de Caracas pendant les années 1940 ; transformant ce qui était auparavant des *haciendas* de café et de canne à sucre en nouveaux développements résidentiels basés sur le modèle des banlieue-jardins. Par la suite, au début des années 1950, en raison de la taille de la capitale vénézuélienne, la zone métropolitaine de Caracas fut instaurée. Dans ce cadre, pour l'année 1951, le Plan Directeur Régulateur fut créé, qui eut de nouveau bénéficié des conseils de l'urbaniste français Maurice Rotival. Cette nouvelle proposition, bien qu'elle reprît les éléments proposés par le précédent Plan Monumental (1939), était basée sur de nouveaux préceptes (*CIAM* et *RPAA*) et la stratégie de zoning, donc elle cherchait à proposer une croissance organisée de la ville de Caracas. D'autre part, en plus des nouvelles directrices du Plan Directeur Régulateur, pour 1952 sous le mandat de Marcos Pérez Jiménez, l'idéologie du « nouvel idéal national » fut ajoutée. Par conséquent, à partir de ce binôme, la ville de Caracas entreprit une autre étape accélérée d'expansion et de développement. Néanmoins, tous ces progrès et cette évolution dans la capitale vénézuélienne ne peuvent être considérés que comme un impact indirect de l'industrie pétrolière, puisque les transformations que la ville connut sont le résultat de la vigoureuse impulsion économique que cette activité donna au pays.

Cependant, cette industrie commença à être présente sur la ville de Caracas, en raison de l'importance que le Venezuela avait acquise en tant que producteur de pétrole, grâce à la concaténation de divers événements nationaux et internationaux tels que : les mouvements de nationalisation de l'industrie pétrolière en Amérique latine ; le développement de la Seconde Guerre mondiale ; la création de la loi sur les hydrocarbures en 1943 au Venezuela, entre autres. C'est pourquoi, plusieurs corporations pétrolières furent motivées pour déplacer une partie de leur siège au niveau mondial vers la ville de Caracas. En conséquence, la construction des bâtiments siège de ces entreprises et la localisation du personnel administratif par la réutilisation des trames urbaines dans certains secteurs de la capitale vénézuélienne furent réalisés. Ainsi, pour la première fois, l'industrie pétrolière eut un impact direct sur le paysage et la dynamique urbaine de la ville de Caracas. D'une part, à partir de l'introduction d'une nouvelle typologie architecturale, le bâtiment de bureaux comme élément séparé et pierre angulaire d'un secteur. D'autre part, par l'incorporation d'une nouvelle typologie urbaine, générant une sorte de « palimpseste », transformant les urbanisations résidentielles où les corporations pétrolières étaient situées, en les dénommées « Districts Corporatifs Pétroliers », où, pour la première fois, le travail (administratif) et le logement furent réunis en un seul endroit en dehors du centre-ville. Par la suite, la présence de ces entreprises et de leurs travailleurs agit comme un pôle d'attraction, ce qui amena l'État et surtout les promoteurs privés à intensifier et à moderniser

ces secteurs ; par la construction de routes, de services publics, d'infrastructures résidentielles et hospitalières, de centres commerciaux, entre autres. En conséquence, ces zones possédaient des dynamiques et des éléments différents des autres secteurs de la ville, se rapprochant de plus en plus des caractéristiques que possédait un champ pétrolier vénézuélien ou *Company Town* ; compte tenu de leur ségrégation socio-spatiale du contexte local, de l'indépendance économique et des services, et de l'organisation. Cependant, il convient de noter que ces zones n'étaient pas fermées, et qu'en raison de tout le développement qui y eut lieu, elles attirèrent un secteur de la classe moyenne de la ville de Caracas.

Par conséquent, nous pouvons affirmer qu'il y eut un impact direct de l'industrie pétrolière dans la capitale vénézuélienne ; qui se matérialisa par l'incorporation d'une nouvelle typologie spatiale ou district en plus de ceux indiqués précédemment par Frank Marcano Requena. Ainsi, dans la ville de Caracas pendant la période d'étude établie et en particulier dans les années 1940 et 1950, se développèrent des districts de logement (urbanisations développées par l'État et le secteur privé) ; des districts de la connaissance (issus de la construction de la cité universitaire de Caracas) ; des districts du mouvement (symbolisés par l'infrastructure routière complexe construite) ; et, enfin, les Districts Corporatifs Pétroliers (composés des bâtiments siège des compagnies pétrolières, de la présence du personnel administratif et de la réutilisation des trames urbaines comme élément d'organisation).

CHAPITRE 4

Districts Corporatifs Pétroliers à Caracas : une étude de cas sur le patrimoine industriel ?

Abstract

From the construction of the headquarters buildings and the reuse of the urban networks of several sectors of the city of Caracas (the key elements of the so-called Corporate Oil Districts) as a result of the presence of some oil corporations; can we consider these assets and the impact of this industry in the Venezuelan state capital as part of the industrial heritage?

Based on this scenario, this chapter addresses the analysis and reflection on the evolution and scope of the notion of industrial heritage. The aim is to determine the link between these assets located in the city of Caracas and this heritage factor. Therefore, in principle, the origin and evolution of the notions of cultural and industrial heritage are explored. Similarly, the scope of industrial heritage was analysed through the approach of several authors and institutions by a reflection which is made by the possible link between this heritage notion and the case study of the headquarters buildings and the reuse of urban fabric in the Venezuelan capital. Furthermore, the most relevant characteristics of a Venezuelan oil encampment and its similarity to the Corporate Oil Districts developed in the city of Caracas are studied.

Comme nous l'avons souligné au début, cette recherche est globalement composée de deux segments. D'une part, le premier correspond aux chapitres précédemment développés, où nous avons abordé de manière séquentielle le panorama général du Venezuela (politique, économique et social) ; à partir de l'analyse du contexte dans lequel se trouvait ce pays avant l'avènement de l'industrie pétrolière, entre le dernier tiers du XIXe siècle et les premières années du XXe siècle, avec une économie basée sur le modèle de l'agro-exportation. Par la suite, nous avons étudié l'émergence et le développement de l'industrie pétrolière depuis le début du XXe siècle jusqu'à sa nationalisation en 1976, ainsi que les facteurs et événements les plus décisifs (nationaux et internationaux) qui eurent un impact sur les différentes régions du pays. En outre, nous avons approfondi les effets que cette activité industrielle eut sur la ville de Caracas, en distinguant les effets indirects et en mettant l'accent sur les effets directs, réalisés entre les décennies 1940 et 1950. Par conséquent, sur la base de l'analyse développée et des conclusions tirées dans les chapitres précédents, nous avons déterminé que l'industrie pétrolière n'eut pas seulement un impact direct sur le Venezuela par la construction de toutes les infrastructures nécessaires à l'exploitation du pétrole (exploration-exploitation-transport-raffinage-commercialisation). En plus, cette industrie était présente dans la capitale vénézuélienne par la construction des sièges sociaux de certaines corporations pétrolières, et la réutilisation des trames urbaines dans quelques secteurs de Caracas par la localisation de leur personnel administratif. En conséquence de ce fait, de nouvelles typologies architecturales et urbaines furent introduites dans la ville, ainsi que l'émergence de ce qu'on appelle les Districts Corporatifs Pétroliers.

C'est ainsi que, compte tenu de l'empreinte laissée par l'industrie pétrolière à Caracas, nous entamons le deuxième segment de cette recherche. Par la suite, nous analyserons les avancées que le concept de patrimoine industriel a connues à travers les définitions de divers organismes et auteurs ; avec l'objectif de comprendre l'amplitude de ce type de patrimoine et la relation possible entre celui-ci, les sièges et les trames urbaines réutilisées par les compagnies pétrolières à Caracas (éléments de base des DCP). Plus tard, nous comparerons les caractéristiques fondamentales d'un camp pétrolier vénézuélien et celles des DCP de Caracas, afin d'établir ce qui, au-delà de la relation que les bâtiments siège et les trames urbaines ont avec le patrimoine industriel vénézuélien en tant que conséquence directe de l'industrialisation au Venezuela ; ils possèdent également une valeur industrielle car ils partagent certaines caractéristiques avec les lieux où se déroule l'exploitation pétrolière.

4.1. Réflexion sur la notion de patrimoine industriel

Avant d'entamer l'analyse et la réflexion que ce chapitre implique en ce qui concerne la notion et la portée du patrimoine industriel, il convient également d'aborder de manière générale l'évolution de la notion de patrimoine culturel. Ainsi, nous pourrions comprendre à la fois l'origine du concept de ce patrimoine et celui du patrimoine industriel. En outre, cela nous permettra de déterminer que ces types d'idées ne peuvent être abordés comme des idées statiques ou immuables, au contraire, ce sont des notions qui progressent constamment, qui s'étendent et se contractent dans le temps, étant donné qu'elles sont le produit de la réflexion et de la perception humaines ; cela leur confère donc un caractère évolutif.

Ainsi, compte tenu de ce qui précède, la notion de patrimoine culturel apparut entre le XVIII^e et le XIX^e siècle, ce qui, comme l'indique Eusebi Casanelles Rahóla, fut le résultat d'un changement décisif dans la sphère intellectuelle (l'illustration), ce qui signifia une grande transformation tant pour la société que pour son regard critique sur le passé et sur les êtres humains. En conséquence, les préceptes avec lesquels la condition du patrimoine culturel s'examinait et évaluait se divisaient en deux caractéristiques principales, la valeur artistique et la valeur historique. Toutefois, il convient de noter que ces deux évaluations avaient déjà été développées précédemment. D'une part, l'appréciation artistique avait déjà commencé à se développer à la Renaissance, notamment en France, avec la création de l'Ecole des Beaux-Arts, où une distinction était faite entre les « arts et métiers », séparant les dénommés artistes des artisans¹. D'autre part, en ce qui concerne la valeur historique et également à la Renaissance, le développement de la réflexion historique avait déjà commencé, aboutissant à l'appréciation des monuments² en tant que témoignages de l'histoire et des cultures précédentes³. Néanmoins, bien que ces approches aient déjà été développées, ce n'est qu'au XVIII^e siècle que l'archéologie effectua les premières fouilles, introduisant la notion d'espace-temps, qui permit de laisser de

¹ Casanelles Rahóla, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 59. Citation originale : « artes y oficios ».

² « Étymologiquement, un monument vient du latin *monere*, qui signifie se souvenir, ce qui justifie pleinement non seulement la valeur mémorielle mais surtout la valeur documentaire des biens culturels ». En : Lull Peñalba, Josué, « Evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural », *Arte, Individuo y Sociedad*, Vol. 17, 2005, p. 185-186. Citation originale : « Etimológicamente, monumento procede del latín *monere*, que significa recordar, lo que justifica plenamente no sólo el valor conmemorativo sino sobre todo el valor documental de los bienes culturales ».

³ *Ibidem*. p. 185.

côté la conception d'objet du patrimoine, et de le considérer comme un tout, représentant une partie d'un moment historique et culturel⁴.

Ainsi, la notion de patrimoine et son appréciation commencèrent à prendre progressivement de l'importance, en particulier au sein des groupes d'élite de la société, où l'appréciation du patrimoine commença à faire partie du concept de « culture ». Ce terme, selon Josué Llull Peñalba, était devenu le manifeste de « la promotion sociale, qui servait à délimiter clairement la différence entre les classes, puisque le prolétariat et la paysannerie, en tant que secteurs sociaux les plus défavorisés, se trouvaient dans l'impossibilité d'accéder aux connaissances culturelles les plus élémentaires »⁵. Néanmoins, depuis le développement et la réalisation de la Révolution Française (1889-1899), il y eut une plus grande projection sociale du patrimoine, comme un ensemble de biens culturels consacrés au public. En conséquence, l'idée d'une collection d'antiquités qui avait été réalisée auparavant (où un groupe spécifique était privilégié de ces biens) fut laissée de côté et l'idée d'un musée, de nature collective, fut consolidée⁶. Cela donna lieu à la création de grands musées, qui servirent de connecteurs entre les civilisations passées et présentes, les intégrant de plus en plus dans l'imaginaire collectif⁷.

Toutefois, compte tenu des aspects susmentionnés, même les biens exposés dans les grands musées et monuments ne pouvaient être contemplés que par un petit groupe de la société qui avait les connaissances et les ressources nécessaires pour les apprécier et les contempler. Néanmoins, dès le XIXe siècle, certains États de différentes nations européennes commencèrent à manifester un intérêt progressif pour l'application de nouvelles stratégies visant à garantir un plus grand accès au patrimoine et aux biens culturels et à en assurer la diffusion ; ce qui permit d'accroître à la fois le niveau d'éducation et de connaissance de la population, ainsi que la représentation de son identité à travers ces biens culturels. De même, différentes approches visant à assurer la conservation des biens furent également mises en place, par la création de lois et de divers organismes tels que les commissions des monuments. Malgré cela, les critères d'évaluation restaient ceux mentionnés précédemment, d'une part, la valeur artistique et, d'autre

⁴ Linajeros Cruz, María, « Plan nacional de patrimonio industrial : Apuntes históricos y conceptuales », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 38.

⁵ Llull Peñalba, Josué, « Evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural », *Arte, Individuo y Sociedad*, Vol. 17, 2005, p. 187. Citation originale : « ascenso social, que servía para delimitar claramente la diferencia de clases, ya que el proletariado y el campesinado como sectores sociales más desfavorecidos, se veían tremendamente imposibilitados para acceder siquiera a los conocimientos más básicos de la cultura ».

⁶ *Ibidem.* p. 188.

⁷ Casanelles Rahóla, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 59.

part, la valeur historique⁸. En conséquence, comme l'établissent des auteurs déjà cités tels que Eusebi Casanelles Rahóla et Josué Llull Peñalba, autant de biens des périodes Médiévale, Renaissance et Baroque furent détruits et méprisés, car il s'agissait d'expressions plus contemporaines en désaccord avec la notion d'antiquité⁹.

En outre, bien qu'il y eût diverses avancées et approches pour garantir la protection et la démocratisation de ce qui est considéré comme patrimoine, ce n'était pas une réalité dans tous les pays. Ainsi, de nombreux États européens profitèrent de cette situation pour déposséder de nombreux pays de leurs biens, en enrichissant les grands musées des villes d'Angleterre, d'Allemagne et de France, « sous prétexte que les pays sous-développés n'allaient pas pouvoir les préserver de manière adéquate ». Par conséquent, suite au déplacement de tant de biens, ils perdirent en quelque sorte leur essence, étant donné que, bien qu'ils aient été appréciés pour leur valeur artistique et historique, ils devinrent des éléments hors contexte de leur véritable environnement, perdant ainsi leur « signification sociale ». Il y a lieu de noter que ce panorama se poursuivit jusqu'à une partie du XXe siècle, tant en ce qui concerne le pillage des biens de diverses nations dans le monde, que la valorisation de ces biens par un groupe encore restreint (malgré la consolidation de l'idée de musée et la démocratisation du patrimoine)¹⁰.

Ultérieurement, et comme l'affirme Josué Llull Peñalba, à partir de la consolidation du modèle démocratique dans le monde occidental et des effets que la Première Guerre mondiale eut sur de nombreuses nations européennes et, par conséquent, sur de nombreux biens, un nouveau modèle social naquit ; où la culture se révéla un élément important au sein de la société, transformant le système traditionnel et devenant « un événement civique ». C'est ainsi que, pour la première fois et de manière aussi large, le souci de garantir l'évaluation et la conservation du patrimoine culturel commença, en laissant de côté le fait que seul un certain groupe pouvait participer à l'appréciation et à la préservation de ces biens. De cette manière, le patrimoine devint « un patrimoine commun et un droit inaliénable de toute la société ». Ce fait fut également motivé par les effets de la Seconde Guerre mondiale, qui entraîna l'urgence de repenser les préceptes pour garantir de manière tangible la conservation et la gestion du patrimoine. Par la suite, fut conçue en 1954 la Convention culturelle européenne, dont l'objectif

⁸ Llull Peñalba, Josué, « Evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural », *Arte, Individuo y Sociedad*, Vol. 17, 2005, p. 188.

⁹ Casanelles Rahóla, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 59 | Llull Peñalba, Josué, « Evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural », *Arte, Individuo y Sociedad*, Vol. 17, 2005, p. 192.

¹⁰ Llull Peñalba, Josué, « Evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural », *Arte, Individuo y Sociedad*, Vol. 17, 2005, p. 193. Citation originale : « bajo el pretexto de que los países subdesarrollados no iban a poder conservarlos adecuadamente » | « significación social ».

était d'établir une ligne directrice commune pour la sauvegarde de la culture européenne. De même, dans la Convention de La Haye de 1954, l'*UNESCO* l'utilisa pour la première fois le terme « biens culturels », afin d'élargir et d'actualiser l'approche du patrimoine, en intégrant la notion de biens meubles et immeubles¹¹.

Ces nouveaux critères étaient fortement influencés par les préceptes archéologiques et anthropologiques, qui attribuaient une valeur à la culture matérielle, laquelle comprenait des objets plus ou moins importants produits par les êtres humains tout au long de l'histoire, en raison de l'interaction entre eux et leur contexte géographique. Ainsi, la notion de patrimoine fut élargie pour inclure l'un des éléments les plus importants pour sa compréhension, l'introduction d'un contexte physique. De cette manière, l'approche du patrimoine acquit une perspective « plus globale, anthropologique et du processus historique »¹². Il y a lieu de noter que cette nouvelle notion fut rendue possible par l'inclusion du terme « paysage culturel » par l'*UNESCO* lors de la Convention du patrimoine mondial de 1992 à *Santa Fe*, Nouveau Mexique. De même, la même année en France, l'*UNESCO*, en coordination avec *The International Council on Monuments and Sites (ICOMOS)* et *The International Union for Conservation of Nature (IUCN)*, définirent les paysages culturels comme :

« l'œuvre combinée de la nature et de l'homme (...). Ils illustrent l'évolution de la société et des établissements humains au fil du temps, sous l'influence des contraintes physiques et/ou des opportunités présentées par leur environnement naturel et des forces sociales, économiques et culturelles successives »¹³.

Ainsi, pour l'année 2000, le Conseil de l'Europe, dans la Convention du paysage de Florence (Italie), définit le paysage culturel comme « toute partie du territoire telle que perçue par la population, dont le caractère résulte de l'action et de l'interaction de facteurs naturels et/ou humains »¹⁴.

¹¹ *Ibidem*. p. 197. Citation originale : « en un acontecimiento cívico » | « una herencia común y un derecho inalienable de toda la sociedad ».

¹² Fernández-Posee, Dolores, « Presentación del plan de patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 21. Citation originale : « más global, antropológica y de proceso histórico ».

¹³ Rigol Savio, Isabel, « CCBP: Programa de Desarrollo de Capacidades para el Caribe para el patrimonio mundial, módulo 4: Paisajes culturales », *Site web officiel de l'UNESDOC*. Mis en ligne en 2009. Consulté le 25 juillet 2020. URL : <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000217017>. Citation originale : « la obra combinada de la naturaleza y el hombre (...). Los mismos ilustran la evolución de la sociedad y los asentamientos humanos en el transcurso del tiempo, bajo la influencia de las restricciones físicas y/o las oportunidades presentadas por su ambiente natural y de las sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales ».

¹⁴ Fernández-Posee, Dolores, « Presentación del plan de patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 21. Citation originale : « cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos ».

De cette façon, à partir des avancées et des élargissements des approches avec lesquelles la notion de patrimoine commença à être évaluée au cours du XXe siècle, l'*UNESCO* commença à admettre sur sa liste du patrimoine mondial tout système complexe « d'organisation, d'occupation et d'exploitation » inscrit dans un contexte physique donné, compte tenu que « ils sont une traduction des formes d'organisation sociale ». Par la suite, l'idée initiale de patrimoine, qui se référait à des objets ou des monuments isolés ayant une valeur artistique et historique, évolua, suite à l'inclusion et à la prise en compte de l'environnement géographique (en contextualisant ces biens), ainsi qu'à l'appréciation de l'interrelation entre l'homme et ce contexte. En conséquence, les manifestations matérielles issues de la relation entre l'être humain et l'environnement à travers les activités productives commencèrent à s'installer et à faire partie du patrimoine¹⁵. Il est à noter que ce scénario contribua à une plus grande acceptation et étude de l'aspect patrimonial sur lequel nous allons désormais nous concentrer, le patrimoine industriel.

Ainsi, les origines de la notion de ce type de patrimoine commencèrent ses premières avancées dans les années 1950, à partir de la terminologie de l'archéologie industrielle, qui fut promue par Rix Michel. Toutefois, il faut savoir que ce terme avait déjà été exposé à la fin du XIXe siècle par:

«le portugais Francisco de Sousa Viterbo, qui publia en 1896 l'article «Archéologie industrielle portugaise : les moulins» et qui fut le premier à utiliser l'expression «archéologie industrielle», ce qui en fait une nouvelle discipline pour les chercheurs et les éducateurs en ce qui concerne les vestiges et les restes du passé des activités industrielles, la mémoire des gens, les techniques et la technologie»¹⁶.

C'est ainsi que la notion et l'intérêt pour le patrimoine industriel proviennent du domaine archéologique, de la récupération de certains composants issus de diverses activités productives antérieures. Toutefois, comme l'établi Dolores Fernandez-Posee, il y eut confusion entre le terme d'archéologie en tant que science et l'archéologie en tant que méthode. Cette ambiguïté conduisit donc à la détermination d'une période spécifique, qui permettrait de définir et de différencier ce type de biens datant de l'ère industrielle (processus de production manufacturés),

¹⁵ *Ídem*.

¹⁶ Rodrigues Da Silva, Ronaldo André et Lopes Cordeiro, José Manuel, « Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial », *Faces da História*, Vol. 4, n° 1, 2017, p. 13. Citation originale : « o português Francisco de Sousa Viterbo, que publicou em 1896 o artigo “Arqueologia Industrial Portuguesa: Os Moinhos” e dos primeiros a utilizar a expressão “arqueología industrial”, fazendo dela uma nova disciplina para pesquisadores e educadores em relação aos restos e remanescentes do passado das atividades industriais, memórias das pessoas, das técnicas e da tecnologia ».

d'autres ayant des caractéristiques plus artisanales. Ainsi, comme l'indique le même auteur, les manifestations du patrimoine industriel furent incluses « entre le milieu du XVIIIe siècle et environ 1960 »¹⁷.

D'autre part, cette expression de l'archéologie industrielle illustra le besoin urgent qui se fit en ce qui concerne l'identification et la conservation du passé industriel britannique ; ces infrastructures et tous les éléments matériels qui illustraient la promotion d'une activité qui transforma de manière décisive la façon de « penser, de faire de la politique et de produire », laissant derrière elle une société basée sur une économie de nature agricole, en la plaçant dans une nouvelle période¹⁸. Par conséquent et comme l'établi Cordeiro Lopes :

« l'intérêt pour l'étude et la sauvegarde du patrimoine industriel naquit au Royaume-Uni (...) avec ce qui fut classé comme une vague de nostalgie des traditions industrielles britanniques, aggravée par les destructions massives causées par les bombardements pendant la Seconde Guerre mondiale »¹⁹.

Par la suite, et comme le détermine Jean-Yves Andrieux :

« C'est dès 1959 que le Council for *British Archaeology* va proposer la qualification de « monument industriel » définie comme : « toute espèce de bâtiment ou de structure en place, datant particulièrement de la Révolution Industrielle, qui, seule ou associée à un matériel ou un outillage d'origine, illustre le démarrage et le développement des processus industriels et techniques, au nombre desquels on range les moyens de communications »²⁰.

Néanmoins, ce ne fut que dans les années soixante que la notion de patrimoine industriel fut acceptée, ce qui inclut non seulement le souci et l'analyse des vestiges matériels de la scène industrielle, mais aussi les « réminiscences » des groupes sociaux qui agissaient comme des

¹⁷ Fernández-Posee, Dolores, « Presentación del plan de patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 20-21. Citation originale : « entre mediados del siglo XVIII y más o menos 1960 ».

¹⁸ Casanelles Rahóla, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 60. Citation originale : « de pensar, de hacer política y de producir ».

¹⁹ Rodrigues Da Silva, Ronaldo André et Lopes Cordeiro, José Manuel, « Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial », *Faces da História*, Vol. 4, n° 1, 2017, p. 13-14. Citation originale : « o interesse pelo estudo e salvaguarda do patrimônio industrial surgiu no Reino Unido (...) com aquilo que foi classificado como uma vaga de nostalgia pelas tradições industriais britânicas, agravada pelas destruições massivas provocadas pelos bombardeamentos durante a II Guerra Mundial ».

²⁰ Brosseaud, Pauline, « L'enjeu du patrimoine industriel : Belfast, Riddel's Warehouse », mémoire de master d'architecture et urbanisme, École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2015, p. 31.

éléments clés pour la récupération et la reconstruction du passé industriel²¹. Par conséquent, à la fin des années soixante, il existait déjà une nette différenciation entre le concept de patrimoine industriel et l'archéologie industrielle. Par la suite, en ce qui concerne l'archéologie industrielle, elle fut déterminée comme une discipline, une méthode d'étude et une ligne directrice. D'autre part, le patrimoine industriel fut défini comme un « phénomène d'envergure plus global »²², impliquant et concentrant un ensemble plus large et plus multidisciplinaire de questions liées à l'identification, la protection, la sauvegarde et la diffusion des témoignages matériels et immatériels de la culture industrielle²³.

Plus tard, déjà pour la dernière décennie du XXe siècle, plusieurs aspects furent envisagés pour exprimer l'idée de patrimoine industriel. Parmi eux, d'une part, l'Assemblée parlementaire européenne souligna en 1990 que « le patrimoine technique, industriel et de génie civil ne se compose pas seulement de bâtiments, de monuments ou d'objets, mais aussi de l'environnement physique, en tant qu'ensemble de connaissances, de techniques et de modes de vie »²⁴. En outre, en 1999, le Conseil de l'Europe lança la campagne « L'Europe, un patrimoine commun », qui consistait en un projet de sensibilisation au patrimoine industriel, qui était « non seulement un producteur d'éléments de culture matérielle mais aussi un système de vie »²⁵. De cette manière, à partir des divers changements et évolutions que le concept de patrimoine culturel connut depuis son émergence, ils permirent également de faire progresser la notion de patrimoine industriel, en l'identifiant non seulement comme l'infrastructure industrielle ou comme un élément unique, mais aussi comme un ensemble de composants et de techniques, de pratiques et d'histoires qui caractérisent et font référence à la culture liée à un processus industriel (sens global).

²¹ Rodrigues Da Silva, Ronaldo André et Lopes Cordeiro, José Manuel, « Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial », *Faces da História*, Vol. 4, n° 1, 2017, p. 13. Citation originale : « às reminiscências ».

²² Louise Trotter en : Bélanger, Michelle, « Vestiges industriels montréalais : appropriations, rôles et enjeux sociaux », mémoire d'histoire de l'art, Université de Montréal, 2011, p. 12.

²³ Rodrigues Da Silva, Ronaldo André et Lopes Cordeiro, José Manuel, « Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial », *Faces da História*, Vol. 4, n° 1, 2017, p. 14.

²⁴ Cura, Anahí et Ruiz-de-Lacanal, María Dolores, « Patrimonio industrial, una aproximación a la gestión patrimonialista de asociaciones », *Dialnet portail académique*. Consulté le 25 juillet 2020. URL : <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5156576>. Citation originale : « el patrimonio técnico, industrial y de ingeniería civil no se constituye solo de edificios, monumentos u objetos, sino también del entorno físico, como un conjunto de conocimientos, de técnicas y de forma de vida ».

²⁵ Fernández-Posee, Dolores, « Presentación del plan de patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 19. Citation originale : « Europa un patrimonio en común » | « solo productor de elementos de cultura material sino también como sistema de vida ».

C'est ainsi, après avoir analysé de manière générale (compte tenu de la profondeur et de la richesse historique) l'évolution de la notion de patrimoine culturel et celle de patrimoine industriel, nous allons désormais traiter des dernières définitions et mises à jour de ce dernier axe patrimonial. Cela nous permettra de comprendre la portée de ce type de patrimoine industriel aujourd'hui, en considérant et, comme nous l'avons déterminé, la nature évolutive de ce dernier en tant que produit et interprétation de la société. D'autre part, il convient de noter que nous mentionnerons à nouveau certaines définitions déjà abordées au début de cette recherche, car nous considérons qu'il est important de regrouper les différentes approches afin de les analyser dans leur ensemble et d'obtenir une vision beaucoup plus globale.

Par conséquent, sur la base de la définition de *TICCIH* élaborée en 2003 par la charte de Nizhny Tagil et mise à jour en 2011 grâce aux principes de Dublin et en collaboration avec l'*ICOMOS*, ils établissent que :

« Le patrimoine industriel comprend les sites, les constructions, les complexes, les territoires et les paysages ainsi que les équipements, les objets ou les documents qui témoignent des procédés industriels anciens ou courants de production par l'extraction et la transformation des matières premières ainsi que des infrastructures énergétiques ou de transport qui y sont associées (...). Ce patrimoine comporte des dimensions immatérielles comme les savoir-faire techniques, l'organisation du travail et des travailleurs ou un héritage complexe de pratiques sociales et culturelles résultant de l'influence de l'industrie sur la vie des communautés et sur la mutation des sociétés et du monde en général »²⁶.

De même, l'AQPI stipule que le patrimoine industriel est :

« Un ensemble de biens matériels et immatériels qui font partie de l'histoire des industries, des entreprises et du monde du travail (...). Le patrimoine industriel est constitué des éléments suivants : les bâtiments, les objets, les archives, les savoirs, l'histoire d'entreprise et l'histoire ouvrière »²⁷.

« Est un héritage collectif à transmettre aux générations futures. Il favorise une meilleure connaissance de l'histoire des entreprises et des travailleurs et contribue à une compréhension accrue de l'évolution historique (...), à travers ses aspects sociaux, économiques, politiques, architecturaux et technologiques. Il revêt, par le fait même, un

²⁶ Site web officiel de International Council on Monuments and Sites. Consulté le 25 février 2020. https://www.icomos.org/newsicomos/news1991/july_2011_Vol18-No1/Icomos_18_FR_NOIR_OK_web.pdf

²⁷ Site web officiel de l'Association Québécoise pour le Patrimoine Industriel. Consulté le 25 février 2020. <http://www.aqpi.qc.ca/le-patrimoine-industriel.html>

intérêt significatif pour l'histoire régionale et nationale, diversifie et enrichit l'offre touristique (...) et concourt à la constitution de la mémoire et d l'identité des entreprises, des travailleurs et de la population des quartiers industriels »²⁸.

De même, l'*Instituto de Patrimonio Cultural de España (IPCE)* en collaboration avec *TICCIH* Espagne, définit ce type de patrimoine à travers son Plan national du patrimoine industriel comme :

« L'Ensemble des biens meubles et immeubles et des systèmes de sociabilité liés à la culture du travail qui ont été générés par les activités d'extraction, de transformation, de transport, de distribution et de gestion générées par le système économique issu de la « révolution industrielle ». Ces biens doivent être compris comme un ensemble intégral composé du paysage dans lequel ils sont insérés, des relations industrielles dans lesquelles ils sont structurés, des architectures qui les caractérisent, des techniques utilisées dans leurs procédures, des archives générées au cours de leur activité et de leurs pratiques à caractère symbolique »²⁹.

D'autre part, l'Assemblée parlementaire européenne, par le biais de la Commission de la Culture, de la Science, de l'Éducation et des Médias, fit un rapport en 2013, où elle déclare que :

« Le patrimoine industriel englobe l'extraction, la production et le traitement de tous les types de matières premières (minérales et biologiques), mais aussi le travail, la fabrication et la commercialisation de ces produits et les infrastructures correspondantes, sites, services essentiels, transports et communications »³⁰.

Par ailleurs, en plus des définitions fournies par les organisations susmentionnées, plusieurs auteurs ont également entrepris un travail de définition et d'actualisation de l'approche de ce précieux patrimoine. C'est ainsi que Casanelles Rahóla Eusebi, qui fut l'ancien président du *TICCIH* international (2000-2009), détermine que le patrimoine industriel :

²⁸ Piédalue, Gisèle, « Le patrimoine archéologique industriel du Québec », étude produite pour le Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2009, p. 19.

²⁹ Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, « Plan Nacional de patrimonio Industrial », rapport réalisé en 2016, p. 6. Citation originale : « El conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la “revolución industrial”. Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se insertan, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico ».

³⁰ Dervoz, Ismeta, « Le patrimoine industriel en Europe », rapport produit pour la Commission de la Culture, de la Science, de l'Éducation et des Médias, 2013, p. 6.

« Est composé de biens matériels de l'industrie qui ont une valeur historique, technologique, sociale, architecturale ou scientifique et qui sont considérés comme précieux pour les préserver pour les générations futures. Ils forment non seulement les lieux de production, mais aussi les bâtiments et constructions associés à ceux-ci »³¹.

De même, le chercheur Sobrino Simal Julián affirme que le patrimoine industriel :

« C'est un carrefour où se croisent les chemins de l'architecture, des paysages, de l'histoire sociale, des entreprises et des machines. Il constitue donc un territoire conceptuel très large qui s'étend dans le temps »³².

Ainsi, Alvarez Areces Miguel Angel détermine que le patrimoine industriel :

« Il comprend tous les vestiges matériels, meubles et immeubles, quel que soit leur état de conservation, les formes ou éléments de la culture matérielle de la société capitaliste industrielle, générés dans le développement historique par les activités productives et extractives de l'homme, ainsi que les témoignages relatifs à leur influence sur la société (...). Ce patrimoine industriel comprend des bâtiments, des machines, des outils, des objets, des archives, des infrastructures de production, des logements, des services qui sont fonctionnels dans les processus sociaux et productifs, ainsi que l'importance des manières de voir et de comprendre la vie qui s'y rattache : le patrimoine immatériel. C'est donc le patrimoine industriel témoignage de la vie quotidienne et de la mémoire du travail et du lieu (...). Le patrimoine industriel peut être vivant, encore en activité ou en danger de disparition »³³.

³¹ Casanelles Rahóla, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 63-64. Citation originale : « Se compone de bienes materiales de la industrial que posee un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico y que se consideran de valor para preservarlos para las futuras generaciones. No solo forman los lugares productivos, sino, además, aquellos edificios y construcciones relacionados con ellos ».

³² Cura, Anahí et Ruiz-de-Lacanal, María Dolores, « Patrimonio industrial, una aproximación a la gestión patrimonialista de asociaciones », *Dialnet portail académique*. Consulté le 25 juillet 2020. URL : <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5156576>. Citation originale : « Constituye una encrucijada en la que se cruzan los caminos de la arquitectura, los paisajes, la historia social, las empresas y la maquinaria. Constituye por tanto un territorio conceptual muy amplio que se dilata en el tiempo ».

³³ Álvarez-Areces, Miguel Ángel, « Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea », *Apuntes*, Vol. 21, n° 1, 2008, p. 6. Citation originale : « Comprende todos los restos materiales, bienes muebles e inmuebles, con independencia de su estado de conservación, formas o elementos de la cultura material de la sociedad industrial capitalista, generados en el desarrollo histórico por las actividades productivas y extractivas del hombre, así como aquellos testimonios relativos a su influencia en la sociedad (...). Este patrimonio industrial incluye edificios, máquinas, utillaje, objetos, archivos, infraestructuras productivas, viviendas, servicios funcionales en los procesos sociales y productivos, a la vez que tienen especial importancia las formas de ver y entender la vida ligadas a aquello: el patrimonio intangible. Es por tanto el patrimonio industrial testimonio de lo cotidiano y sobremanera memoria del trabajo y del lugar (...). El patrimonio industrial puede estar vivo, en funcionamiento todavía o en peligro de desaparición ».

D'autre part, le chercheur Bode Morin souligne que

« Le patrimoine industriel englobe par définition un large éventail d'objets, de structures, de paysages et de pratiques historiques. En termes simples, le patrimoine industriel comprend toute la culture sociale et matérielle directement ou indirectement liée aux personnes engagées dans la création d'infrastructures et dans la production et la distribution de matières premières, d'objets et d'énergie »³⁴.

Enfin, dans son approche du patrimoine industriel, Casin Caner Keskin déclare que

« Le contenu du patrimoine industriel a une grande portée et comprend de nombreuses actions, processus et pratiques différents. Il englobe non seulement l'extraction, la production et la transformation de tous les types de matières premières (minérales et organiques), mais aussi le travail, la fabrication et la commercialisation de ces produits »³⁵.

C'est ainsi que, compte tenu des différences des approches et des démarches entre les divers organismes et auteurs, la notion de patrimoine industriel a évolué et s'est élargie depuis son émergence. Cela est sans aucun doute dû à la nature évolutive de l'industrie et de ses processus de production. Il serait donc erroné de considérer que le concept de patrimoine industriel ne s'applique qu'aux premiers processus d'industrialisation apparus entre les XVIII^e et XIX^e siècles³⁶. Par conséquent, comme l'a déclaré Casin Caner Keskin :

« Le patrimoine industriel est en constante évolution. Alors que le charbon, le fer et l'acier, le textile et la construction mécanique lourde étaient les principales industries de nombreux pays au moment de l'industrialisation, ils ont largement disparu au fil du temps. Les créations du XX^e siècle, telles que les industries automobile, aéronautique et électronique, les industries de services et de loisirs et l'industrie alimentaire et des boissons, ont remplacé les premières. Ces changements dans la technologie, les

³⁴ Site web officiel de Springer Link, portail académique. Consulté le 30 juillet 2020. https://link.springer.com/referenceworkentry/10.1007%2F978-1-4419-0465-2_1919. Citation originale : « Industrial heritage by definition encompasses a broad array of objects, structures, landscapes, and historical practices. Simply put, industrial heritage includes all of the social and material culture directly or indirectly related to the people engaged in the creation of infrastructure and the production and distribution of raw materials, objects, and energy ».

³⁵ Caner Keskin, Casin, « Evaluating the Industrial Heritage », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 30 juillet 2020. URL : https://www.academia.edu/37636128/Evaluating_the_Industrial_Heritage. Citation originale : « Content of industrial heritage is far reaching and comprises of many different actions, processes and practices. It does not only encompass the extraction, production and processing of all types of raw materials (mineral and organic), but also the working, manufacturing and marketing of those products ».

³⁶ Piédaloue, Gisèle, « Le patrimoine archéologique industriel du Québec », étude produite pour le Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2009, p. 37.

processus et les modes d'organisation font également partie du patrimoine industriel et constituent un défi particulier pour le patrimoine industriel »³⁷.

Par conséquent, la notion de patrimoine industriel n'implique pas seulement l'identification, la préservation, la sauvegarde et la diffusion des éléments matériels et immatériels liés aux activités industrielles et situés dans leur contexte immédiat. De même, ce type de bien peut se trouver dans des environnements extérieurs aux centres de production de ces activités, pour autant que l'on puisse en apprécier les composantes matérielles ou immatérielles, liées à la culture du travail, à la gestion ou aux infrastructures qui composent le système complexe de l'industrie.

Ainsi, à partir de l'analyse générale que nous avons faite de l'évolution de la notion de patrimoine industriel et de sa portée, nous pouvons dire, à travers les mots de Cruz Linajeros, que le patrimoine industriel est passé :

« de la cheminée au paysage industriel. En partant d'une cheminée, considérée comme une partie inséparable d'une installation industrielle, en passant par les processus de production qui se déroulent dans cette installation, les machines et les infrastructures nécessaires, les relations sociales et professionnelles, le logement et les services collectifs ou les voies de communication, jusqu'à la manière dont une industrie est implantée dans un environnement physique spécifique, avec la modification conséquente du substrat naturel, de la configuration d'un territoire et de la forme de la relation établie entre l'être humain et l'environnement, on arrive à l'identification d'un processus culturel diachronique ayant une dimension territoriale; tout cela détermine un véritable paysage culturel issu de l'industrialisation. Chacun des éléments mentionnés a une valeur en soi et est porteur de sens, mais ils ne sont que des morceaux d'un « tout » qui ne peut être compris dans sa totalité que si toutes les composantes sont abordées, chacune prenant sa place et apportant sa propre intrigue de caractère, et s'établit la relation entre eux »³⁸.

³⁷ Caner Keskin, Cansin, « Evaluating the Industrial Heritage », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 30 juillet 2020. URL : https://www.academia.edu/37636128/Evaluating_the_Industrial_Heritage. Citation originale : « The industrial heritage is constantly changing. While coal, iron and steel, textiles and heavy engineering was the main industries in many countries during the rising of industrialization, with every passing time they have largely disappeared. Twentieth century creations such as the car, aircraft and electronic industries, the service and leisure industries and the food and beverage industry replaced the former ones. These changes in technology, processes and organisational patterns are equally part of the industrial heritage and a particular challenge for the industrial heritage ».

³⁸ Linajeros Cruz, María, « Plan nacional de patrimonio industrial : Apuntes históricos y conceptuales », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 41. Citation originale : « la chimenea al paisaje industrial. Partiendo de una chimenea, considerada como parte indisoluble de una instalación industrial, pasando por los procesos de producción que se llevan a cabo en esa instalación, la maquinaria y las infraestructuras necesarias, las relaciones laborales y sociales, las viviendas y servicios comunitarios o las vías de comunicación,

4.2. Districts Corporatifs Pétroliers à Caracas : une étude de cas sur le patrimoine industriel ?

Comme nous l'avons déterminé précédemment à travers les différentes approches de la notion de patrimoine industriel, ce concept n'implique pas seulement les composantes matérielles et immatérielles directement impliquées dans les centres de production ou dans leur contexte immédiat. De même, les éléments qui font partie de l'ensemble et rendent possible le fait industriel peuvent être identifiés dans des contextes éloignés des pôles de production (transport, gestion, consommation, etc.). Il faut donc garder à l'esprit que, pour l'analyse, l'identification, la sauvegarde et la diffusion du patrimoine industriel, celui-ci doit être considéré comme un système de composantes et de facteurs interconnectés, qui doivent être évalués dans sa totalité et non dans sa singularité. De cette manière, l'étendue et l'importance de ce patrimoine peuvent être rendues beaucoup plus intelligibles, évitant ainsi sa détérioration ou sa disparition, due au manque de connaissance de la société, des autorités et des professionnels.

Ainsi, sur la base de ce qui précède, nous avons le cas de l'industrie pétrolière au Venezuela, où le pétrole commença à être exploité depuis le début du XXe siècle dans les dénommés champs pétrolifères, ce qui impliqua une transformation en profondeur du paysage du territoire vénézuélien ; en le remplaçant par un nouveau, un paysage industriel composé de toutes les infrastructures nécessaires au démarrage de l'industrie pétrolière croissante et vigoureuse (champs et camps pétroliers, tours de forage, oléoducs, ports, routes, etc.) Toutefois, et comme nous l'avons déterminé dans les chapitres précédents, cette industrie pétrolière était également présente et généra un impact dans la capitale vénézuélienne du fait de la présence physique de certaines corporations pétrolières telles que *CPC*, *RDSV*, *VARCO* et *MOC* (durant les années 1940 et 1950). La décision d'influencer pour la première fois le paysage urbain de la ville de Caracas (loin des centres d'exploitation pétrolière) était basée sur divers facteurs et événements (nationaux et internationaux) qui, comme nous l'avons souligné précédemment, devinrent la formule clé qui motiva ces compagnies pétrolières à consolider leurs intérêts au Venezuela,

hasta la forma en que se lleva a cabo la implantación de una industria en un medio físico concreto, con la consiguiente modificación del sustrato natural, la configuración de un territorio y la forma de la relación que se establece entre el ser humano y el medio, llegamos a la identificación de un proceso cultural diacrónico con una dimensión territorial; todo ello determina un auténtico paisaje cultural originado por la industrialización. Todo y cada uno de los elementos mencionados tiene valor en sí mismos y son portadores de un significado, pero no dejan de ser piezas de un "todo" que sólo puede ser comprendido en su integridad si se aborda el conjunto de todos los componentes, cada uno ocupando su lugar y aportando su parcela de carácter, y se establece la relación existente entre ellos ».

plus précisément dans sa capitale. Cette incidence se matérialisa donc, par la construction des sièges de ces transnationales pétrolières et par la localisation et l'organisation de leur personnel administratif dans certains secteurs de la ville de Caracas ; en réutilisant les trames urbaines et en modifiant la perception et le caractère résidentiel de ces urbanisations en ce que nous avons appelé DCP.

Par conséquent, au vu de ce scénario, que nous avons déjà développé plus en détail dans les chapitres précédents, et de l'analyse effectuée sur la portée et l'évolution de la notion de patrimoine industriel, nous pouvons déterminer que ces biens (qui sont les éléments clés de les DCP) devraient faire partie du patrimoine industriel pétrolier vénézuélien. Cette affirmation repose sur plusieurs points. Tout d'abord, ces bâtiments et la réutilisation des trames urbaines sont le résultat direct du transfert d'une partie du siège au niveau mondial de ces corporations pétrolières vers la ville de Caracas, dont le but était de consolider leurs intérêts dans le pays. Compte tenu de l'importance internationale notoire du Venezuela pour ces transnationales. D'autre part, la construction de ces sièges et l'installation du personnel administratif étranger représentèrent une transformation du paysage urbain et de la dynamique de la ville ; par la mise en place d'une nouvelle typologie architecturale (le bâtiment de bureaux comme pièce séparée et comme pierre angulaire des DCP) et d'une nouvelle typologie urbaine (transformant le modèle résidentiel des urbanisations où ces entreprises étaient situées [banlieue-jardin], en secteurs beaucoup plus indépendants, comme une sorte de camp pétrolier) en vue de l'introduction pour la première fois du travail (administratif) et de la résidence dans un secteur en dehors du centre-ville³⁹. D'autre part, ces bâtiments siège et ces trames urbaines furent les pièces maîtresses de la perception et de la délimitation des DCP, qui encadrèrent et symbolisèrent la dynamique et la culture de travail du secteur administratif de l'industrie pétrolière vénézuélienne. Secteur qui gérait et rendait possible le développement de l'activité pétrolière dans tout le Venezuela. Enfin, comme le dit Omar Hernández « lorsqu'on parle des villes pétrolières du Venezuela, on ne peut pas se limiter à étudier les centres urbains de la côte orientale de l'industrie pétrolière. Au contraire, nous devons d'abord parler de Caracas comme d'un exemple de ville pétrolière »⁴⁰.

³⁹ Comme nous l'avons déjà commenté, ce fait consistait en la consolidation du travail et du logement du secteur administratif de l'industrie pétrolière qui, de la même manière, faisait partie de la culture de travail de ladite industrie.

⁴⁰ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 393. Citation originale : « cuando se habla de las ciudades petroleras en Venezuela, no podemos limitarnos a estudiar los núcleos urbanos de la Costa Oriental de la industria petrolera. Por el contrario, tenemos que hablar en primer lugar de Caracas como ejemplo de ciudad petrolera ».

Par conséquent, compte tenu des points précédents, nous devons considérer et reconnaître la relation entre ces biens (bâtiments siège et trames urbaines) et la notion de patrimoine industriel ; en élargissant le champ d'étude de ceux-ci, qui sont considérés dans la ville de Caracas uniquement comme patrimoine culturel lié au patrimoine moderne. Ce scénario est une conséquence de l'absence de prise de conscience collective de la notion de patrimoine industriel au Venezuela⁴¹ (peut-être parce que l'industrie pétrolière est toujours active), ce qui fait que les approches patrimoniales restent de nature préhispanique, coloniale, républicaine ou moderne-contemporaine⁴². En outre, tant les bâtiments siège que les trames urbaines sont abordés individuellement, sans rapport avec l'échelle urbaine qui leur est inhérente, et donc sans rapport avec la notion de patrimoine industriel pétrolier vénézuélien⁴³. De même, comme l'établi l'auteur Henry Vicente Garrido, ces bâtiments avaient été exclus pendant de nombreuses années du terme de patrimoine architectural vénézuélien, bien qu'ils soient actuellement considérés sous cette notion⁴⁴.

Néanmoins, et dans le cadre de la réflexion qu'implique cette recherche, combien de temps encore devrions-nous attendre pour déterminer que, au-delà d'être un effet de l'industrie pétrolière, ces bâtiments de siège et les trames urbaines réutilisés doivent faire partie du patrimoine industriel pétrolier vénézuélien ? En outre, nous devons profiter du fait que tous ces biens sont en bon état de conservation (bien qu'ils soient actuellement utilisés à d'autres fins). D'autre part, il faut rappeler que ces derniers sont le seul témoignage direct du développement de l'industrie pétrolière vénézuélienne (gérée par des compagnies étrangères) dans la ville de Caracas⁴⁵; qui faisaient partie du secteur administratif de cette activité industrielle (générant la

⁴¹ Toutefois, il convient de noter qu'il y a quelques années, avec la création du TICCIH Venezuela, une ligne de recherche sur le patrimoine industriel vénézuélien fut lancée, dans le but de l'identifier, de le sauvegarder et de le diffuser. Pour plus d'informations, il est possible de consulter le site web officiel : <https://ticcih.org/venezuela/>

⁴² Sánchez Figueroa, Lucia, « Le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien : un patrimoine toujours en activité », *e-Phaistos*, Vol. III, n°1, juin 2014, p. 120.

⁴³ Il convient de noter que l'auteur Henry Vicente Garrido est le seul (pionnier) à avoir abordé conjointement les bâtiments sièges des corporations pétrolières et les zones où ils étaient situés, en les analysant dans leur ensemble. Toutefois, cette analyse ne fut pas abordée dans le cadre de l'approche du patrimoine industriel.

⁴⁴ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 393.

⁴⁵ Depuis la nationalisation du pétrole au Venezuela, avec le passage du temps et les pressions immobilières, le paysage créé par les bâtiments sièges, les trames urbaines et toutes les infrastructures et services qui furent développés par des promoteurs privés en accord avec les corporations pétrolières, perdait de son impact. Par conséquent, les sièges et les trames urbaines sont uniquement à considérer comme le témoignage et les éléments clés du développement des DCP dans la ville de Caracas. Ainsi, comme le souligne Inmaculada Aguilar Civera, la valeur de l'architecture industrielle est fondamentale puisqu'elle représente le « témoignage d'un passé industriel, d'un certain moment historique, depuis un point de vue global ». En : Aguilar Civera, Inmaculada, « Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 75. Citation originale : « testimonio de un pasado industrial, de un momento histórico determinado, desde un punto de vista global ».

perception du DCP⁴⁶), qui introduisit une culture du travail dans la ville (image corporative)⁴⁷, une nouvelle organisation urbaine (qui ne s'était développée que dans les champs pétrolifères) et de nouveaux jalons urbains⁴⁸.

Ainsi, après avoir exposé et déterminé le fait que ces biens doivent faire partie du patrimoine industriel vénézuélien, nous devons maintenant faire face à la situation la plus complexe qui a affecté cet aspect patrimonial ; ce qui, selon les termes de Inmaculada Aguilar Civera, correspond à l'absence de sensibilisation du public et d'une stratégie et de critères concrets pour la diffusion et la sensibilisation de ce type de patrimoine⁴⁹. Par conséquent, il est de la plus haute importance, dans le cadre des objectifs de cette recherche, d'établir certains critères qui exposent la valeur réelle de ces biens, afin de constituer un point de départ pour de futures études visant à mettre en œuvre divers plans de protection et de sauvegarde⁵⁰. Par la suite, pour déterminer la pertinence des bâtiments siège et des trames urbaines, nous nous sommes appuyés sur les critères d'évaluation prévus par le Plan National du Patrimoine Industriel de Espagne

⁴⁶ Comme l'a déclaré Alberto Humanes, « le patrimoine industriel est étroitement lié au lieu (...) qui, dans presque tous les cas, converge vers un phénomène urbain ». Il est donc important de valoriser les bâtiments siège et les trames urbaines comme un groupe d'échelle urbaine (DCP), car selon les termes du même auteur « le bâtiment industriel apparaît rarement isolé ; ce qui est normal, c'est que (...) il doit être compris comme « le barycentre d'un système » qui rassemble, par un lien fonctionnel strict (...) les maisons, les magasins (...) les écoles, les rues et les places, les jardins, les lieux de loisirs » etc. En : Humanes, Alberto, « La necesidad de un plan para el patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 46. Citation originale : « el edificio industrial rara vez aparece aislado; lo normal es que (...) debe entenderse como « el baricentro de un sistema » que congrega, por estricta conexión funcional (...) viviendas, economatos (...) escuelas, calles y plazas, jardines, lugares para el ocio ».

⁴⁷ Selon Olga Gallego Domínguez, le patrimoine industriel ne doit pas être abordé uniquement sur la base des biens matériels de l'industrie. L'entreprise, en tant que directeur et organisateur de l'activité industrielle, a également une grande valeur industrielle, compte tenu de l'impact de celle-ci sur la population, l'urbanisme, la culture, etc. Par conséquent, « l'image corporative, la culture d'entreprise et la culture architecturale de l'industrie » sont des éléments fondamentaux pour la compréhension de la culture de travail des corporations pétrolières, et donc pour la compréhension du patrimoine industriel pétrolier vénézuélien. En : Aguilar Civera, Inmaculada, « Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 73-74. Citation originale : « la imagen corporativa, la cultura de la empresa y la cultura arquitectónica de la industria ».

⁴⁸ Comme l'établi Román Fernández Baca, les bâtiments qui font partie du complexe industriel devinrent la nouvelle représentation symbolique, place qu'occupaient auparavant les grandes cathédrales et les églises. Ainsi, l'environnement urbain de la ville de Caracas fut transformé par l'inclusion de nouvelles dynamiques, de nouveaux modes de vie et de consommation, à partir de la présence de l'industrie pétrolière dans la capitale vénézuélienne. En : Fernández-Baca, Román, « Reflexiones sobre el patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 53.

⁴⁹ Humanes, Alberto, « La necesidad de un plan para el patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 48-49.

⁵⁰ Sur la base de Inmaculada Aguilar Civera, il y a trois objectifs à court terme pour traiter la protection du patrimoine industriel. La première concerne la recherche sur le patrimoine industriel à protéger, un objectif que nous avons poursuivi tout au long de cette recherche. La seconde correspond à la définition des critères d'évaluation du patrimoine pour parvenir à son catalogage et à son enregistrement, objectif que nous entendons atteindre en réalisant ce chapitre. Le troisième est basé sur les plans de préservation et de sauvegarde du patrimoine industriel, qui seraient envisagés pour les recherches futures. En : Aguilar Civera, Inmaculada, « Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 75.

(mis à jour en 2016)⁵¹ et par le chercheur Gisèle Piédalue⁵². De cette manière, nous avons développé trois critères essentiels où se concentrent l'importance et la valeur industrielle de ces biens qui définissent les DCP :

- **Valeur historique-témoignage**, compte tenu de l'importance que représenta la présence des transnationales pétrolières *CPC, RDSV, VARCO* et *MOC*, dans la ville de Caracas au cours des années 1940 et 1950. Ce fait rendit tangible, pour la première fois, l'industrie pétrolière de la capitale vénézuélienne, qui n'était présente qu'indirectement, grâce à l'impulsion économique que cette industrie a donnée à l'économie vénézuélienne. D'autre part, en raison de sa contribution et de son caractère unique au sein du Venezuela, en tant que témoignage de la dynamique et de la culture de travail d'un secteur de l'industrie pétrolière (administrative), qui se développa en dehors des points d'exploitation du pétrole. En outre, en raison de l'importance que la présence de ces corporations eut dans le développement de la capitale vénézuélienne, contribuant à son progrès par l'amélioration des services et des infrastructures qui se trouvaient autour des bâtiments siège.
- **Valeur architecturale**, évoque l'importance et le caractère unique de la construction de ces bâtiments siège, non seulement pour le Venezuela, mais aussi pour les corporations pétrolières dans leurs pays d'origine. Ainsi, d'une part, compte tenu de l'introduction d'une nouvelle typologie architecturale à Caracas, le bâtiment de bureaux comme élément séparé et comme pierre angulaire d'un secteur. Il s'agissait d'une innovation pour la ville, étant donné que les immeubles de bureaux qui étaient développés auparavant répondaient à la logique de la trame fondatrice du centre-ville (bâtiments jumelés à façade continue). D'autre part, ces bâtiments constituèrent également une innovation pour les compagnies pétrolières ; car le style architectural utilisé dans les bâtiments sièges construits dans les pays d'origine de certaines de ces entreprises au cours de la même période, représentait une expression antérieure (Art Déco) que celle mise en œuvre dans la ville de Caracas (Style International).
- **Valeur urbaine**, en raison de l'inclusion d'une nouvelle typologie urbaine, réutilisant les trames urbaines de certaines zones de la ville de Caracas à caractère exclusivement résidentiel (sur le modèle de banlieue-jardins) ; dans de nouveaux secteurs plus

⁵¹ Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, « Plan Nacional de patrimonio Industrial », rapport réalisé en 2016, p. 9-10.

⁵² Piédalue, Gisèle, « Le patrimoine archéologique industriel du Québec », étude produite pour le Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2009, p. 107-109.

indépendants, comme les camps pétroliers (DCP). Conséquence du regroupement, pour la première fois dans l'histoire de la capitale vénézuélienne, du travail et de la résidence en un seul lieu, loin du centre historique de la ville. Par conséquent, les bâtiments du siège et les parcelles urbaines font partie de ce critère, car ils doivent être évalués dans leur ensemble, compte tenu de leur caractère urbain.

D'autre part, outre la réflexion et la relation qui a été établie entre la notion de patrimoine industriel et notre étude de cas, il convient de déterminer et de souligner la similitude de certaines caractéristiques développées dans les camps pétroliers vénézuéliens et présentes dans une certaine mesure dans les DCP. Nous parviendrons donc à renforcer le lien existant entre les districts développés dans la ville de Caracas et l'industrie pétrolière vénézuélienne, consolidant ainsi le lien avec la notion de patrimoine industriel. Afin d'aborder cette comparaison, nous procéderons en nous basant sur les trois points clés qui caractérisèrent les camps pétroliers vénézuéliens :

- **Ségrégation socio-spatiale du contexte local**

A partir du forage du puits *Los Barrosos II*, le boom de la création de champs et de camps pétroliers commença au Venezuela, car ce fut ce puits qui détermina le potentiel pétrolier que possédait le Venezuela⁵³. Ainsi, à partir de ce scénario, les « paysages modernes primordiaux » (mentionnés auparavant) commencèrent à se développer, ce qui, selon les mots de Taylor Chatfield Wayne et John Lindeman, représentait « l'une des vues les plus imposantes du monde industriel » ; en vue de la création de toutes les infrastructures nécessaires pour l'exploitation du pétrole (tours de forage, bascules, raffineries, pipelines), routes, ports, etc. En plus, des secteurs résidentiels des employés et des travailleurs des corporations pétrolières⁵⁴. D'autre part, il convient de noter que « pour développer les activités d'exploration et d'exploitation, il était nécessaire de concentrer la population à proximité de l'activité pétrolière. Ainsi, un processus de développement urbain se mit en place qui conduisit à la formation de plusieurs dizaines » de

⁵³ Avant le forage du puits *Los Barrosos II*, deux autres puits marquèrent également l'histoire pétrolière du Venezuela. D'une part, *Bababui I* en 1912 qui était considéré comme le premier puits commercial. D'autre part, *Zumaque I* en 1914 qui fit connaître le potentiel possible des champs pétrolifères vénézuéliens. Cependant, pendant cette période, les soi-disant camps pétroliers n'eurent pas les mêmes conditions qu'après la confirmation du potentiel pétrolier du Venezuela avec le puits *Los Barrosos II*. Par conséquent, ces camps étaient pour la plupart des installations temporaires.

⁵⁴ González Casas, Lorenzo et Marín Castañeda, Orlando, « El transcurrir tras el cercado: ámbito residencial y vida cotidiana en los campamentos petroleros de Venezuela (1940-1975) », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 381-382. Citation originale : « una de las vistas más imponentes del mundo industrial ».

camps pétroliers séparés de toute population proche en raison des zones éloignées où le pétrole se trouvait. Par la suite, avec la création de ces derniers (camps), furent insérés au Venezuela des fragments « du paysage suburbain nord-américain, une répétition d'unités isolées entourées d'une clôture qui empêchait leur croissance *ad infinitum* (...). Un tout nouveau peuple exclusif, isolé du monde environnant (...) avec tout le nécessaire pour ne rien manquer. Sans superficialité »⁵⁵. En conséquence, compte tenu de ce contexte, une ségrégation socio-spatiale fut générée, compte tenu de la séparation physique qui existait au départ entre toute population proche et les camps pétroliers. Plus tard, cette ségrégation devint plus tangible par la présence de la clôture qui séparait l'intérieur du camp des peuplements qui émergeaient autour (par effet d'attraction), produisant deux réalités et types de vie différents. Par conséquent, comme le soutient José Antonio Mayobre, « les installations et les camps constituaient des districts étrangers au reste du pays »⁵⁶.

Cette même action de ségrégation socio-spatiale fut développée par les corporations à ville de Caracas, cependant, à travers d'autres éléments. D'une part, la construction de l'hôtel *Avila* et du siège de *RDS* furent réalisées dans la première DCP située dans l'urbanisation de *San Bernardino*, compte tenu du fait que cette urbanisation était devenue un secteur exclusif de la ville ; loin du chaos du centre fondateur de Caracas et appelé par Juan José Martín Frechilla « l'urbanisation à la mode »⁵⁷. D'autre part, la localisation des sièges de *CPC* et *RDSV* dans la deuxième DCP (composée des urbanisations de *Santa Monica*, *Los Chaguaramos*, *Las Mercedes*, *Valle Arriba* et *El Rosal*) était basée sur l'utilisation du fleuve *Guaira* comme barrière naturelle qui établissait une séparation claire entre le centre de Caracas et les nouveaux développements urbains où ces entreprises étaient situées. Finalement, *VARCO* et *MOC* optèrent pour la construction de leur siège dans le troisième DCP (*La Floresta* et *Los Palos Grandes*) situé à l'est de la vallée de Caracas, car ces zones représentaient, comme le premier district, des secteurs exclusifs de la ville ; où les corporations pétrolières pouvaient garantir à leurs employés un niveau de vie similaire à celui de leur pays d'origine. Par conséquent, compte

⁵⁵ *Ibidem*. p. 382. Citation originale : « para poder desarrollar las actividades de exploración y explotación era preciso concentrar la población en las cercanías de la actividad petrolera. De esta manera, se produce un proceso urbanístico que conduce a la formación de varias decenas » | « del paisaje suburbano norteamericano, repetición de unidades aisladas rodeadas por una cerca que impedía su crecimiento *ad infinitum* (...). Todo un pueblo nuevo exclusivista, aislado del mundo circundante (...) con todo lo necesario para no carecer de nada. Sin superficialidades ».

⁵⁶ Martín Frechilla, Juan José, *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*, Caracas, CDCH UCV, 2004, p. 254. Citation originale : « la urbanización de moda ».

⁵⁷ Muñoz Bravo, Meridalba, « Urbe en palabras : la otra ciudad venezolana. Imaginarios literarios de la urbanización en la temprana modernidad », thèse doctorale de théorie et histoire de l'architecture, Universidad Politécnica de Cataluña, 2006, p. 219. Citation originale : « las instalaciones y campamentos constituían distritos ajenos al resto del país ».

tenu de ce scénario, bien que la présence des transnationales pétrolières dans la capitale vénézuélienne n'implique pas une barrière physique comme dans les camps, elles cherchèrent toujours à s'isoler le plus possible du contexte et de la population locale de la ville.

- **Indépendance économique et des services**

L'une des caractéristiques les plus notoires des camps pétroliers vénézuéliens (ouverts et fermés)⁵⁸ était l'indépendance économique qu'ils possédaient ; compte tenu du fait qu'étant des communautés « liées aux plus anciennes « *Company-Towns* » ou « villes-usines », ils répondaient à cet intérêt commun de concentrer le travail et les moyens de production en un seul endroit, afin d'accroître l'efficacité et la performance »⁵⁹. Ces camps bénéficièrent donc de divers services tels que des réseaux d'approvisionnement en eau potable, des systèmes de drainage et d'égouts, l'électricité, des agences postales, un système de collecte des déchets solides, des routes correctement pavées, des zones de loisirs, etc. De même, à l'intérieur de ces camps, il y avait un large éventail d'infrastructures destinées à reproduire le niveau de vie d'une classe moyenne américaine. Ainsi, et comme le soulignent Lorenzo González Casas et Orlando Marín Castañeda :

« la palette de l'urbanisme pétrolier était composée de parcs, d'églises et de services communaux, d'écoles de qualité, de clubs comme centres de vie sociale (...) de restaurants, de blanchisseries, de salons de coiffure, de services médicaux, de magasins et d'économats, ces derniers (...) étant les prédécesseurs des supermarchés »⁶⁰.

⁵⁸ Comme nous l'avons déjà souligné, pendant l'exploitation pétrolière au Venezuela, il y eut deux types de colonies pétrolières. D'une part, les camps fermés où la clôture servait d'élément différenciateur entre deux réalités, la réalité interne qui disposait de tous les types de services et d'infrastructures et, la réalité externe qui n'avait pas le même destin. D'autre part, les camps ou villes pétrolières ouverts, qui avaient abandonné l'idée de ségrégation impliquée par la clôture, et intégraient les communautés voisines, les incluant dans l'utilisation des services ; dans le but de garantir qu'au moment de l'épuisement des puits, ces colonies puissent continuer en tant que villes indépendantes. Toutefois, cette stratégie fut mise en œuvre de manière limitée.

⁵⁹ *Ibidem*. p. 211. Citation originale : « emparentadas con las más antiguas « *Company-Towns* » o « ciudades-fábricas », respondían a ese común interés de concentrar fuerza de trabajo y medios de producción en un único lugar, para aumentar eficiencia y rendimiento ».

⁶⁰ González Casas, Lorenzo et Marín Castañeda, Orlando, « El transcurrir tras el cercado: ámbito residencial y vida cotidiana en los campamentos petroleros de Venezuela (1940-1975) », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 383-384. Citation originale : « la paleta del urbanismo petrolero estaba conformada por parques, iglesias y servicios comunales, escuelas de calidad clubes como centros de vida social (...) restaurantes, lavanderías, barberías, servicios médicos, tiendas y comisariatos, estos últimos (...) antecesores de los supermercados ».

En conséquence, les employés et les travailleurs avec leurs familles respectives bénéficièrent d'infrastructures et de services beaucoup plus développés, ce qui créa un fossé entre les conditions internes des camps et celles que connaissent les Vénézuéliens dans le reste du pays.

Cette indépendance fut également développée à un certain niveau dans les DCP de la ville de Caracas. Tout d'abord, compte tenu du fait que les corporations pétrolières avaient décidé de s'installer dans des secteurs privilégiés de la ville, déjà bien dotés en services publics (contrairement à d'autres quartiers de la capitale vénézuélienne). D'autre part, un autre facteur qui contribua à une certaine indépendance, fut l'emplacement dans le même secteur des sièges sociaux des compagnies pétrolières et des résidences des employés autour de ces bâtiments. Ainsi, pour la première fois dans la ville de Caracas, le travail (administratif) et le logement furent réunis en un seul lieu, à la périphérie du centre historique de la ville. D'autre part, la présence de ces transnationales pétrolières et de leurs employés (et des membres de leurs familles) attirèrent divers promoteurs privés qui développèrent (souvent en accord avec les compagnies) une large gamme de services et d'infrastructures qui donnèrent aux DCP une certaine indépendance et des vertus que d'autres secteurs de Caracas ne possédaient pas. Parmi eux : des centres de services médicaux, des supermarchés, des écoles, des églises, des terrains de golf et des clubs de loisirs, des grands magasins, entre autres. Par conséquent, bien que tous ces éléments n'aient pas été développés directement par les compagnies, ces services apparurent sans aucun doute comme une réponse à la présence de ces corporations et de leurs employés. Cela permit à ces compagnies de garantir à leurs employés un niveau de vie similaire à celui qu'ils avaient dans leur pays d'origine, et donna également aux DCP une certaine indépendance par rapport au reste de la ville⁶¹.

- **Organisation et paternalisme**

D'après l'architecte Víctor Fossí, la naissance et le développement de l'industrie pétrolière au Venezuela impliqua l'introduction de nouveaux modèles de vie, de nouvelles dynamiques sociales et de consommation. Ces changements furent produits à la suite de la construction des camps pétroliers, où de nouvelles typologies architecturales et urbaines furent mises en œuvre

⁶¹ Pour illustrer ce fait, il y a le cas du constructeur Miguel Salvador Córdón, qui construisait des maisons et des immeubles bas dans l'urbanisation de *Las Mercedes*, qui établissait que « je fais cela et ensuite la Creole me les louaient pour leurs employés. Tout. Pour louer puis vendre (...). La Creole est très intéressé par ce que je fais. Elle me donne même certaines facilités financières sur le projet ; il me donne cinq ans d'avance de loyer ». En : Martín Frechilla, Juan José, *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*, Caracas, CDCH UCV, 2004, p. 258.

« avec de faibles densités, des habitations isolées au milieu de jardins ouverts, de grands espaces de parcs et tracé organique, de routes sinueuses, qui contrastent avec l'urbanisme orthogonal du pays en termes de géométrie »⁶². Cependant, nous devons souligner et tenir compte de ce qui précède, que l'architecte Valery Rafael établit que « l'industrie pétrolière n'apporta pas une théorie urbaine, ce qu'elle apporta c'est un modèle de logement en urbanisations, mais ce modèle étranger au Venezuela, de *la quinta*, nous l'avions déjà commencé à *El Paraíso* à Caracas »⁶³. Néanmoins, contrairement aux premières urbanisations développées dans la capitale vénézuélienne sur le modèle des banlieue-jardins et consacrées exclusivement à un usage résidentiel. La construction des camps impliquait une organisation urbaine différente⁶⁴, compte tenu du fait que « ils représentaient non seulement un ensemble de logements, mais aussi que leur propre structure servait de modèle d'organisation sociale (...) en promouvant une culture d'entreprise ». Par conséquent, à travers cette organisation spatiale et cette culture d'entreprise, les corporations pétrolières promurent leur caractère paternaliste dans le but d'établir et de renforcer les liens avec le personnel local, afin qu'ils soient solidaires avec ses intérêts et garantissent « sa loyauté envers l'entreprise »⁶⁵.

Ce modèle d'organisation et de paternalisme était également visible dans la ville de Caracas. D'une part, bien que les secteurs choisis par les sociétés pétrolières aient déjà été conçus et construits, il s'agissait d'urbanisations exclusivement consacrées à un usage résidentiel, où les points de repère de ces secteurs étaient généralement les *clubhouses*. Cependant, depuis la construction des bâtiments siège et l'installation du personnel administratif de ces transnationales, la logique organisationnelle de ces développements se transforma, donnant au siège le rôle de pierre angulaire et de jalon. C'est ainsi que l'image et la culture d'entreprise furent introduites dans la ville de Caracas, issues de « l'idéologie du paternalisme d'entreprise »

⁶² González Casas, Lorenzo et Marín Castañeda, Orlando, « El transcurrir tras el cercado: ámbito residencial y vida cotidiana en los campamentos petroleros de Venezuela (1940-1975) », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 384.

⁶³ Villoria S., Nelliana et Marín, Orlando, « Un arquitecto-urbanista en la industria », *Boletín IERU*, n°8, 2000, p. 4. Citation originale : « la industria petrolera no trajo una teoría urbanística, lo que trajo fue un patrón de vivienda en urbanizaciones, pero ese patrón foráneo en Venezuela, de la quinta, ya lo habíamos comenzado en El Paraíso en Caracas ».

⁶⁴ Il convient de noter que, dans les camps pétroliers, il y avait une certaine organisation spatiale, qui différenciait les zones résidentielles, de service et de loisirs des différents statuts professionnels au sein des corporations pétrolières. Il y avait donc les espaces des *Seniors Staff*, les *Juniors Staff*, et enfin, les espaces dédiés aux ouvriers. D'autre part, il convient de noter qu'il y avait le poste des *Office Boys* qui travaillaient principalement dans le secteur administratif dans des villes telles que Caracas, postes auxquels les Vénézuéliens des villes étaient éligibles au sein des entreprises. En : Tinker Salas, Miguel, « Cultura, poder y petróleo: Campos petroleros y la construcción de ciudadanía en Venezuela », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 338.

⁶⁵ *Ibidem*. p. 327-328. Citation originale : « no sólo representaban un conjunto de viviendas, sino que también su propia estructura servía como modelo de organización social (...) promoviendo una cultura empresarial » | « su lealtad a la empresa ».

qui avait pour précepte la concentration du travail et de la vie (en un seul endroit)⁶⁶. En conséquence, comme l'affirme Henry Vicente Garrido, il devint fréquent la construction d'images dans l'imaginaire collectif, « d'un groupe d'individus auparavant dispersés et maintenant réunis sous un même toit, sous une corporation qui les protège (...) associées à ces grands bâtiments de bureaux pétroliers »⁶⁷. Par la suite, la présence des compagnies pétrolières et, par conséquent, le développement de la perception du DCP, impliqua une incidence déterminante dans le paysage urbain de la ville de Caracas qui, comme nous l'avons déterminé, reproduisit d'une certaine manière l'expérience des camps pétroliers vénézuéliens.

4.3. Plan de diffusion des Districts Corporatifs Pétroliers en tant que partie du patrimoine industriel du Venezuela

A travers ce chapitre, nous avons analysé et établi le lien entre les biens de notre étude de cas (bâtiments siège et réutilisation des trames urbaines) et la notion de patrimoine industriel. De même, nous avons élaboré divers critères sur l'importance et la valeur industrielle de ces biens, dans le but de fournir un point de départ pour les recherches futures. En outre, nous avons également souligné les similitudes entre l'expérience des corporations pétrolières dans la création des camps pétroliers vénézuéliens et les DCP dans la ville de Caracas. Par conséquent, après toute l'analyse et la réflexion développées par cette recherche, dans ce segment du présent chapitre nous aborderons la formulation d'un plan de diffusion de ces biens, et également, des autres éléments qui composaient le système des DCP à Caracas.

L'objectif de ce plan est donc de diffuser de manière graphique et à travers la conception d'un musée à ciel ouvert ou d'une ville-musée, les résultats et réflexions obtenus tout au long de ce projet de recherche où nous avons déterminé que l'industrie pétrolière, au-delà de l'impulsion économique qu'elle offrit à la capitale vénézuélienne (impact indirect), eut également une influence directe et déterminante. En outre, il convient de noter que nous avons décidé d'aborder l'idée de la ville-musée comme une stratégie de diffusion basée sur différents critères. Tout

⁶⁶ Del Pozo, Paz Benito, « Patrimonio industrial y cultura del territorio », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 34, 2002, p. 215. Citation originale : « de la ideología del paternalismo empresarial ».

⁶⁷ Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 405. Citation originale : « de un grupo de individuos anteriormente desperdigados y ahora reunidos bajo un mismo techo, bajo una corporación que los ampara (...) asociadas a estos grandes edificios de oficinas petroleras ».

d'abord, comme l'indique Eusebi Casanelles Rahóla, les biens liés au patrimoine industriel sont de nature pédagogique, ils ne doivent donc pas être contemplés, mais plutôt compris à travers l'analyse des logiques et des dynamiques qui s'y sont déroulées⁶⁸. Ainsi, à partir de l'approche ville-musée, elle permet d'aborder la compréhension de tous les éléments qui composaient les DCP, en tant que parties d'un ensemble (caractère urbain), en déterminant leur importance à la fois individuellement et globalement. D'autre part, comme le déclare Didier Séguin, « La muséalisation *in situ* permet d'ajouter du sens au patrimoine industriel » et « de contextualiser (...) les objets et les messages »⁶⁹. Par conséquent, la stratégie de la ville-musée nous permet de mieux comprendre ce que la présence et la dynamique mirent en place par les compagnies pétrolières dans la ville de Caracas signifia, « la force des lieux »⁷⁰.

D'autre part, l'approche ville-musée contribue à la notion d'identité et d'appropriation du patrimoine, en tenant compte du fait qu'elle permet le développement d'activités culturelles importantes telles que les « *Arquitours* » dans la ville de Caracas. Cette initiative est menée par l'architecte et professeur d'histoire et de théorie de l'architecture à l'Université *Simón Bolívar*, Orlando Marín, et se déroule dans différents secteurs de la capitale vénézuélienne, sous le prétexte de visiter librement la ville et de vivre le patrimoine. Ainsi, cette activité permet d'apprécier certaines œuvres architecturales et zones urbaines qui font partie de l'histoire de la ville et exposent une réalité et un contexte passés. Comme dernier critère, nous devons souligner que nous avons choisi cette approche en raison de son caractère reproductible, car, sur la base de futures recherches qui abordent et identifient le patrimoine industriel présent à Caracas, il est possible de proposer un système ville-musée beaucoup plus complexe qui reconstruit, expose et diffuse le passé industriel de la capitale vénézuélienne. Par conséquent, sur la base de l'application de la notion de ville-musée, comme l'établie Carola Barrios Nogueira :

« La ville se réaffirme comme la macro-version cosmique de ce processus de contention et de la muséification d'un ensemble de biens culturels (...). Dans la production et la consommation des connaissances (...) de la ville-musée (...) l'architecture joue un rôle central dans l'attribution de valeurs matérielles et symboliques

⁶⁸ Casanelles Rahóla, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 67.

⁶⁹ Séguin, Didier, « Le patrimoine industriel du site des chutes des chaudières : enjeux de valorisation et de muséification dans une perspective de mémoire et d'identité locale et régionale québécoise », thèse en muséologie et pratiques des arts, Université du Québec en Outaouais, 2016, p. 44-45.

⁷⁰ Casanelles Rahóla, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 67.. Citation originale : « la fuerza de los lugares ».

qui en font l'une de ses principales pièces de collection (...) en tant qu'objets et opérations urbaines »⁷¹.

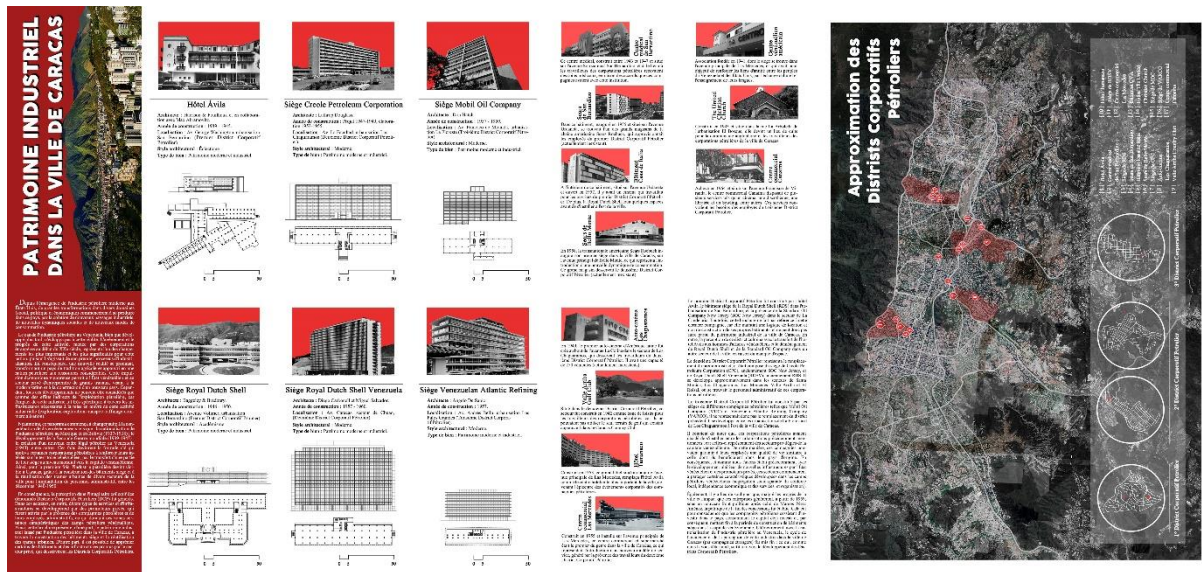


Figure n° 27 – Brochure du plan de diffusion du patrimoine industriel présent dans la ville de Caracas (DCP) à partir de la notion de ville-musée.

⁷¹ Barrios Nogueira, Carola, « Caracas : Ciudad moderna y museo », *Site web officiel de DOCOMOMO*. Consulté le 30 juillet 2020. URL : <https://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/033-1.pdf>. Citation originale : « Mientras la urbe funda el museo como contenedor simbólico para archivar una representación fragmentaria a escala micro cósmica de una totalidad de la experiencia humana, la ciudad se reafirma en sí misma como la versión macro cósmica de ese proceso de contención y de museificación de una colección de bienes culturales (...). En la producción y consumo del saber (...) de la ciudad-museo (...) la arquitectura pasa a jugar un papel central en la asignación de valores materiales y simbólicos que hacen de ella uno de sus principales coleccionables (...) en tanto objetos y operaciones urbanas ».

CONCLUSIONS

Comme nous l'avons déterminé précédemment, ce chapitre représentait le développement du deuxième segment de la présente recherche, où au-delà d'une approche historique (telle que celle faite dans les sections précédentes), il impliquait surtout une approche réflexive. Ainsi, à partir de l'analyse de l'évolution de la notion et de la portée du patrimoine industriel, nous avons établi le lien entre cet aspect patrimonial et le cas des bâtiments siège et de la réutilisation des trames urbaines dans la ville de Caracas par certaines sociétés pétrolières. Cependant, avant d'identifier ce lien, nous avons généralement abordé le développement de l'idée de patrimoine culturel et ensuite celui de patrimoine industriel. De cette façon, nous avons déterminé que cette perception du patrimoine se consolida pendant la période de l'illustration sous les préceptes de la valeur historique et artistique, en raison des transformations que cette époque apporta dans les courants de pensée et de critique de la société. Néanmoins, ces valeurs se développaient déjà depuis la Renaissance, à partir de la division des métiers d'art grâce à la création de l'École des Beaux-Arts de Paris, et de l'émergence de la réflexion historique, grâce à l'appréciation des monuments comme éléments de témoignage. Toutefois, ce fut dès les premières fouilles archéologiques (XVIII^e siècle) que la notion d'espace-temps fut intégrée à la valeur historique et artistique, ce qui permit à la conception d'objet du patrimoine d'évoluer et d'être considérée comme un tout, en tant que témoignage d'un certain moment historique et culturel.

C'est ainsi que le concept de patrimoine commença à se développer et à prendre de l'importance, mais uniquement au sein des élites de la société, étant donné qu'elles étaient les seules à posséder les capacités économiques et intellectuelles pour apprécier les biens patrimoniaux. Par la suite, ce scénario commença à changer sous l'effet de la projection sociale que la Révolution Française donna à la notion de patrimoine, abandonnant l'idée d'une collection de biens (à laquelle seul un groupe restreint avait accès), et s'orientant vers la consolidation des musées (à caractère collectif). Plus tard, malgré l'approche publique que cette révolution entraîna, les biens exposés dans les musées étaient encore vus par un public réduit. Au XIX^e siècle, plusieurs États européens mirent en œuvre de nouvelles stratégies pour garantir l'accès, la diffusion et la protection du patrimoine. Cependant, l'approche du patrimoine continuait à être basée sur la valeur artistique et historique, ce qui conduisit à la destruction de nombreux objets qui ne répondaient pas à ces critères d'évaluation.

D'autre part, il faut noter que la recherche de démocratisation et de protection du patrimoine ne fut pas vraiment présente dans le monde entier. En conséquence de ce scénario, de nombreuses puissances européennes au cours du XIX^e et même du XX^e siècle profitèrent de la

situation pour spolier de nombreux biens dans différents territoires du monde, sous prétexte qu'elles disposaient des ressources et des connaissances nécessaires pour garantir la conservation et la diffusion de ces biens. Cela signifia sans doute la perte de l'essence de ces biens, en raison de leur décontextualisation, puisque les critères d'évaluation étaient toujours ceux mentionnés précédemment. Néanmoins, les effets de la Première et de la Seconde Guerre mondiale firent naître pour la première fois et de manière aussi large le souci de garantir et de repenser les lignes directrices de la conservation et de la gestion du patrimoine, en consolidant la relation entre la société et les éléments qui la représentent. Ainsi, en 1954, *l'UNESCO* utilisa pour la première fois le terme « biens culturels ». De ce fait, la notion de patrimoine s'étendit progressivement au cours de la deuxième partie du XXe siècle, en intégrant de nouvelles approches telles que le contexte physique (à partir de l'inclusion du terme « paysage culturel »), qui contribua à une meilleure compréhension et appréciation des biens patrimoniaux. En conséquence, la notion de patrimoine acquit une perspective beaucoup plus large, où l'être humain, son interaction et impact sur l'environnement commencèrent à faire partie de cette notion.

Ainsi, depuis l'évolution et l'extension du concept de patrimoine, la notion de patrimoine industriel (à travers le terme d'archéologie industrielle) fut acceptée ; comme biens témoins des sociétés précédentes consacrées aux processus de production manufacturés, entre le milieu du XVIIIe siècle et le début de la seconde moitié du XXe siècle. Il y a lieu de remarquer que, conjointement à la nécessité de repenser les stratégies de diffusion et de conservation des biens patrimoniaux suite aux effets dévastateurs de la Première et surtout de la Seconde Guerre mondiale, l'expression « archéologie industrielle » symbolisa l'urgence d'identifier et de préserver les biens produits pendant les périodes d'industrialisation britannique (infrastructure et culture matérielle). Cependant, compte tenu de l'ambiguïté de cette expression (archéologie industrielle) en tant que science et en tant que méthode, le concept de « monument industriel » fut établi en 1959. Néanmoins, ce n'est que dans les années soixante que la notion de patrimoine industriel fut acceptée, ce qui impliquait non seulement l'analyse des vestiges matériels des processus industriels ; mais aussi des mémoires des groupes sociaux qui servirent d'éléments clés pour la reconstruction de l'histoire industrielle.

Par la suite, après avoir étudié l'évolution des deux concepts (patrimoine culturel et industriel), nous avons analysé les concepts de patrimoine industriel développés par divers organismes et des chercheurs. De cette manière, nous avons déterminé que la notion de ce patrimoine a évolué depuis son apparition, en raison du caractère évolutif de l'industrie. En conséquence, d'une part, il serait erroné de considérer que ce terme est invariable et ne

s'applique qu'aux premiers processus d'industrialisation développés au cours des XVIIIe et XIXe siècles. D'autre part, ce patrimoine industriel n'implique pas seulement l'identification, la préservation, la sauvegarde et la diffusion des éléments matériels et immatériels liés et situés dans le contexte immédiat des activités industrielles. De même, ces types de biens peuvent être trouvés dans des environnements extérieurs aux centres de production de ces activités, dans la mesure où l'on peut en apprécier les composantes matérielles ou immatérielles, liées à la culture du travail, à la gestion ou aux infrastructures qui constituent le complexe système de l'industrie.

C'est pourquoi, sur la base de la réflexion que nous avons développée à partir de la définition et de l'approche de divers auteurs sur le patrimoine industriel. Nous avons élaboré trois critères qui déterminent l'importance et le lien entre des bâtiments siège et la réutilisation des trames urbaines avec la notion de patrimoine industriel. Par conséquent, d'une part, la valeur historique-témoignage se référant à l'importance de ces biens comme témoignage de la dynamique et de la culture de travail du secteur administratif de l'industrie pétrolière qui se développa dans la ville de Caracas (loin des centres d'exploitation pétrolière). D'autre part, la valeur architecturale, qui fait référence à la singularité que la construction des sièges sociaux des compagnies pétrolières signifiait pour la capitale vénézuélienne. Enfin, la valeur urbaine résultant de l'union du travail (administratif) et du logement pour la première fois dans la ville dans un même secteur, produisant des secteurs plus indépendants, comme les campements pétroliers. En outre, grâce à l'analyse des caractéristiques les plus déterminantes des camps pétroliers vénézuéliens (ségrégation socio-spatiale, indépendance économique et de service, organisation et paternalisme) ; nous avons pu établir que les DCP partagent certaines caractéristiques avec ces derniers, ce qui consolide le lien entre notre étude de cas et la notion de patrimoine industriel. Nous pouvons donc affirmer que les bâtiments siège et les trames urbaines (réutilisées) de Caracas entre 1940 et 1950, font partie des biens de l'industrie pétrolière et, par conséquent, du patrimoine industriel du Venezuela.

CONCLUSIONS FINALES

Au travers du développement de ce projet de recherche, il fut possible de déterminer l'influence du pétrole sur la ville de Caracas, grâce à l'utilisation de nouvelles typologies urbaines et architecturales au cours des décennies 1940 et 1950. Ce fait fut le résultat du transfert d'un secteur des sièges sociaux au niveau mondial de certaines corporations pétrolières vers la capitale vénézuélienne. Produit de la concaténation de plusieurs événements nationaux et internationaux qui devinrent la formule clé qui motiva ces entreprises à influencer le paysage urbain de la capitale, tels que : les processus de nationalisation du pétrole en Amérique latine à la fin des années 1930 ; le développement de la Seconde Guerre mondiale ; l'importance que le Venezuela acquit en tant que principal exportateur de pétrole dans l'hémisphère occidental pendant cette guerre ; un nouveau cadre juridique vénézuélien pour le pétrole en 1943, et le fameux *fifty-fifty*.

Par conséquent, après trois décennies d'exploitation pétrolière au Venezuela, sur la base d'une incidence ponctuelle par la construction des infrastructures nécessaires pour le développement de cette activité. Pour la première fois, ces corporations rendirent l'industrie pétrolière visible dans la ville de Caracas, au-delà du coup de pouce que ce secteur industriel apporta à l'économie vénézuélienne. En conséquence, ce fait se matérialisa par l'introduction de nouvelles typologies architecturales et urbaines. D'une part, à partir de la construction du siège des corporations pétrolières, le bâtiment de bureaux comme une pièce séparée et la pierre angulaire d'un certain secteur, différent des bâtiments qui étaient développés au centre de Caracas. Il convient de noter que, bien que ces bâtiments eussent initialement représenté une innovation en raison de leur condition d'élément séparé, cette caractéristique fut ensuite reproduite dans d'autres bâtiments importants de la ville ; néanmoins, aucun d'entre eux ne représenta la condition d'un axe organisationnel tel que le siège des compagnies pétrolières. D'autre part, en réutilisant les trames urbaines des secteurs où se trouvaient les compagnies pétrolières et leur personnel administratif, en transformant le caractère résidentiel de ces urbanisations en secteurs plus indépendants, avec certaines similitudes avec les camps pétroliers développés au Venezuela. Enfin, compte tenu du point précédent, à partir de l'union du travail et de la résidence dans un même secteur, une nouvelle typologie spatiale (ou district) fut également introduite à celles développées à Caracas, que nous avons appelées Districts Corporatifs Pétroliers.

De même, cette recherche a permis de démontrer la relation et la similarité entre les logiques développées dans les camps pétroliers et les Districts Corporatifs Pétroliers de la ville de Caracas. En déterminant, par conséquent, le lien entre les bâtiments siège et la réutilisation des trames urbaines des urbanisations où étaient situées les compagnies pétrolières avec la notion de patrimoine industriel. C'est le résultat, d'une part, de l'analyse des caractéristiques les plus significatives promues par la création des camps pétroliers vénézuéliens, associées aux expériences des anciennes *Company Towns*. D'autre part, par l'analyse de l'évolution et de la portée du concept de patrimoine industriel, par la réflexion sur les approches des différentes institutions et des chercheurs.

Par conséquent, à partir de la construction des bâtiments siège et de la réutilisation des trames urbaines comme éléments d'organisation de l'emplacement du personnel administratif des corporations pétrolières, il y eut un impact sur le paysage urbain et la dynamique de la ville de Caracas. Ce fait se concrétisa par l'émergence de la perception des Districts Corporatifs Pétroliers mentionnés précédemment, qui partageaient les caractéristiques les plus significatives des camps pétroliers développés au Venezuela. D'une part, en raison de la ségrégation socio-spatiale du contexte local recherchée par les corporations pétrolières dans la capitale vénézuélienne, en s'installant dans des urbanisations exclusives loin du centre historique de la ville, et en utilisant des barrières naturelles pour renforcer cette séparation. D'autre part, grâce à l'indépendance économique et de service qu'avaient ces districts. Premièrement, par l'union du travail (administratif) et du logement dans un seul secteur. Deuxièmement, parce que les zones où les compagnies pétrolières décidèrent de s'implanter bénéficièrent d'une disposition privilégiée de services publics. Troisièmement, étant donné que, grâce à la présence des compagnies pétrolières et de leur personnel administratif, divers promoteurs privés furent attirés et développèrent (dans de nombreux cas en association avec ces compagnies) une large gamme de services et d'infrastructures ; cela donna à ces districts une certaine indépendance par rapport aux autres secteurs de Caracas. Enfin, l'organisation et le paternalisme, compte tenu de l'état de la pierre angulaire des bâtiments siège, deviennent les symboles des quartiers, construisent la perception de l'entreprise qui protège ses travailleurs et introduisent l'image corporative. Pour ces raisons, tant les bâtiments siège que les trames urbaines présentes dans les Districts Corporatifs Pétroliers de la ville de Caracas entre 1940 et 1950, ne sont pas seulement un effet direct de l'industrie pétrolière, ils font également partie du patrimoine industriel du Venezuela.

Ainsi, sur la base des résultats précédents, il a été déterminé que le patrimoine industriel n'est pas seulement lié aux biens matériels et immatériels situés dans les contextes immédiats où une

certaine activité industrielle a été menée. Ces biens peuvent se trouver également dans des secteurs éloignés des centres de production industrielle ; dans la mesure où l'on peut apprécier les éléments matériels et immatériels liés à la culture de travail, de gestion ou d'infrastructure qui constituent le système complexe d'une industrie, comme dans le cas des Districts Corporatifs Pétroliers de la ville de Caracas. En conséquence et dans le cadre des contributions de cette recherche, certains critères ont été formulés pour déterminer l'importance et la valeur industrielle des biens présents dans les Districts Corporatifs Pétroliers. D'autre part, un plan a été élaboré sur la base de la création de documents graphiques et de la notion de musée à ciel ouvert ou de ville-musée, qui vise à diffuser et à faire connaître la notion de patrimoine industriel et son lien avec le patrimoine moderne ; à partir des bâtiments siège et de la réutilisation des trames urbaines effectuée par certaines corporations pétrolières dans la ville de Caracas.

Par conséquent, compte tenu de ce qui précède, l'occasion est ouverte aux études et initiatives futures, d'une part, de faire des propositions pour la protection et la sauvegarde de ces biens sur la base des critères de valeur industrielle abordés dans cette recherche. D'autre part, pour reproduire l'idée d'une ville-musée, où à partir de l'analyse et de l'identification d'autres biens industriels, il soit possible de créer un système beaucoup plus complexe qui reconstruit, expose, diffuse et sensibilise la population par rapport au passé industriel de la ville de Caracas.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Sources Orales

Beurenaut, Jean-Pierre et Billon, Yves, *L'épopée de l'or noir : L'âge d'or des majors*, Zaradoc Films, 2004, 52 minutes.

Oteyza, Carlos, *Caracas, crónica del siglo XX*, Cine Archivo 1999, 55 minutes.

Oteyza, Carlos, *El reventón. Los inicios de la producción petrolera en Venezuela (1883-1943)*, Cine Archivo 2008, 54 minutes.

Entretien avec l'architecte Garrido, Henry Vicente, 27 mai de 2020, communication via e-mail, par l'auteur.

Entretien avec l'architecte Marín, Orlando, 27 mai de 2020, communication via Skype, par l'auteur.

Bibliographie

Aguilar Civera, Inmaculada, « Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 71-102.

Almandoz, Arturo Alan, « De la fiesta de Guzmán a la belle époque », *Boletín del Centro de Investigaciones Históricas y Estéticas*, n°28, 1996, p. 6-17.

Almandoz, Arturo, « Caracas, entre la ciudad guzmancista y la metrópoli revolucionaria », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 9-28.

Álvarez Villaverde, Servando A., « América Latina: Economía, estado y sociedad en el siglo XXI », *Historia Actual Online*, n° 16, 2008, p. (65-73).

Álvarez-Areces, Miguel Ángel, « Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea », *Apuntes*, Vol. 21, n° 1, 2008, p. 6-25.

Amaya, Carlos Andrés, « Desarrollo histórico del sistema urbano venezolano: modelos de organización », *Revista geográfica venezolana*, Vol. 40, n° 2, 1999, p. 167-199

Arellano Cárdenas, Alfonso J., « Petrolia, urbanae res » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 63-108.

Argan, Carlo Giulio, *Proyecto y destino*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1969.

Arias, Fidias, *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*, Caracas, Editorial Episteme, 2012.

Arráiz Lucca, Rafael, *El petróleo en Venezuela una historia global*, Editorial Alfa, 2016.

Balladares Castillo, Carlos Miguel, « El desarrollo urbano de la Parroquia San Bernardino (1939-1980) », *Tiempo y Espacio*, Vol. 19, n°52, 2009, p. 266-284.

Banko Catalina, « La dinámica del comercio exterior venezolano (siglo XIX) », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Mis en ligne le 16 decembre 2016, consulté le 7 mai 2020. URL : <https://journals.openedition.org/nuevomundo/69978>

Banko, Catalina, « Intervención económica y redistribución de la renta petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 169-194.

Banko, Catalina, « Pugnas en torno a la distribución de la renta petrolera en tiempos del “medinismo” » dans Peña Carlos (dir.), *Venezuela y su tradición rentista: visiones, enfoques y evidencias*, Buenos Aires, CLACSO, 2017, p. 121-140.

Baptista, Asdrúbal, « La economía venezolana entre siglos », *Nueva Economía/ Academia Nacional de Ciencias Económicas de Venezuela*, n° 28, 2008, p. 59-80.

Barrios Nogueira, Carola, « Caracas : Ciudad moderna y museo », *Site web officiel de DOCOMOMO*. Consulté le 30 juillet 2020. URL : <https://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/033-1.pdf>

Bélanger, Michelle, « Vestiges industriels montréalais : appropriations, rôles et enjeux sociaux », mémoire d'histoire de l'art, Université de Montréal, 2011, 140 p.

Bértola Luis et Ocampo José Antonio (dir.), *Una historia económica de América Latina desde la independencia*, Madrid, Secretaria General Iberoamericana, 2013. (p. 18)

Briceño Leon Roberto et Texera Yolanda (dir.) *Modelos para desarmar : instituciones y disciplinas para una historia de la ciencia y la tecnología en Venezuela*, Caracas, CDCH UCV, 1999, p. 160.

Brosseaud, Pauline, « L'enjeu du patrimoine industriel : Belfast, Riddel's Warehouse », mémoire de master d'architecture et urbanisme, École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, 2015, 144 p.

Cáceres, Alejandro E., « La Creole Petroleum Corporation en Venezuela : la gran fusión petrolera de los años cuarenta », Academia.edu portail académique. Consulté le 20 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/33766494/La_Creole_Petroleum_Corporation_en_Venezuela_la_gran_fusi%C3%B3n_petrolera_de_los_a%C3%B1os_cuarenta_en_Latino_America_Creole_Petroleum_Corporation_in_Venezuela_The_largest_oil_merger_of_1940s_in_Latin_America

Cáceres, Alejandro E., « La reestructuración de una multinacional en Latino América: Shell de Venezuela en los años cincuenta », Academia.edu portail académique. Consulté le 28 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/33766492/La_reestructuraci%C3%B3n_de_una_multinacional_en_Latino_America_Shell_de_Venezuela_en_los_a%C3%B1os_cincuenta_The_reorganization_of_an_oil_multinational_in_Latin_America_Shell_of_Venezuela_in_the_1950s

Cáceres, Alejandro E., « Mene Grande y el desarrollo de la industria petrolera en el oriente venezolano: fusiones y adquisiciones en Latino América en los treinta », Academia.edu portail académique. Consulté le 25 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/33766493/Mene_Grande_y_el_desarrollo_de_la_industria_petrolera_en_el_oriente_venezolano_fusiones_y_adquisiciones_en_Latino_America_en_los_treintas_Mene_grande_and_oil_industry_development_in_Eastern_Venezuela_M_and_As_in_Latin_America_in_the_1930s

Caner Keskin, Cansin, « Evaluating the Industrial Heritage », Academia.edu portail académique. Consulté le 30 juillet 2020. URL : https://www.academia.edu/37636128/Evaluating_the_Industrial_Heritage

Carrión, Fernando, « Presentación », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 7-8.

Cartay, Rafael, « Las crisis económicas y sus repercusiones en la economía venezolana », *Revista Economía*, n° 11, 1996, p. 37-45.

Casanelles Rahóla, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 59-70.

Cilento Sarli, Alfredo, « Infraestructura petrolera en Venezuela 1917-1975 (Conquista del territorio, poblamiento e innovación tecnológica) » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 109-172.

Cobos, Eduardo, « Una polémica higienista y los cementerios de Caracas en el primer guzmanato, 1870-1877 », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, 2009. Mis en ligne le 03 février 2009. Consulté le 24 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/47403>

Coello, Kizzy et Díaz, Reynaldo, « La reurbanización de El Silencio, Hito en el proceso modernizador urbano capitalino (1941-1945) », *Site web officiel de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'UCV*. Mis en ligne en 2008. Consulté le 30 juin 2020. URL : <http://trienal.fau.ucv.ve/2008/documentos/hp/HP-19.pdf>

Cura, Anahí et Ruiz-de-Lacanal, María Dolores, « Patrimonio industrial, una aproximación a la gestión patrimonialista de asociaciones », *Dialnet portail académique*. Consulté le 25 juillet 2020. URL : <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5156576>

D'Orazio, Franco et Romero Borré, Jenny « La industria petrolera: una historia de empresas familiares », *Revista Venezolana de Gerencia*, n°86, 2019, p. 435-452.

Darwich, Gregorio, « Petróleo en Venezuela: experiencias del siglo XX », *Espacio Abierto Cuaderno Venezolano de Sociología*, Vol. 23, n°1, janvier-mars 2014, p. 107-127.

Dávila, Luis Ricardo, « Petróleo, Cultura y Sociedad en Venezuela », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 10 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/22930979/Petr%C3%B3leo_Cultura_y_Sociedad_en_Venezuela

Dávila, Luis Ricardo, « Venezuela política y petróleo », *Cuadernos para el Debate*, N°1-2, 2007, p. 170-175

Davivi, Efraim, « La crisis del canal de Suez en 1956: el fin de una época en el medio oriente y el comienzo de otra », *HAOL*, n°10, 2006, p. 145-153.

De Lisio, Antonio, « La evolución urbana de Caracas. Indicadores e interpretaciones sobre el desarrollo de la interrelación ciudad-naturaleza », *Revista de Geografía Venezolana*, Vol. 42, n°2, 2001, p. 203-226.

De Sola, Irma, *Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567-1967*, Caracas, Ediciones del Comité de Obras culturales del Cuatricentenario de Caracas, 1967, p. 101, 106.

Del Pozo, Paz Benito, « Patrimonio industrial y cultura del territorio », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 34, 2002, p. 213-227.

Dembo, Nancy; Rosas, José et González V., Iván, « Caracas, modernidad y escala urbana: Una aproximación interdisciplinaria » dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 73-94.

Dervoz, Ismeta, « Le patrimoine industriel en Europe », rapport produit pour la Commission de la Culture, de la Science, de l'Éducation et des Médias, 2013, 15 p.

Durston, Alan, « Un régimen urbanístico en la América hispana colonial: el trazado en damero durante los siglos XVI y XVII », *Historia*, Vol. 28, 1994, p. 59-115.

E. Cáceres, Alejandro, « De las concesiones a la nueva PDVSA: cien años de industria petrolera » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 301-318.

E. Cáceres, Alejandro, « Sector petróleo: desarrollo de una industria en volatilidad » dans Spiritto Fernando, Straka Tomás (dir.), *La economía venezolana en el siglo XX. Perspectiva sectorial*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2018, p. 49-66.

Fernández-Baca, Román, « Reflexiones sobre el patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 53-58.

Fernández-Posee, Dolores, « Presentación del plan de patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 19-30.

Fronjosa Lasalle, Ernesto, « La ley de hidrocarburos de Venezuela del año 1943: Un complejo proceso de negociación en el ámbito global », *Boletín Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat*, n°25, mars 2013, p. 176-210.

García-Guadilla, María Pilar, « Caracas: De la Colonial al socialismo del siglo XXI. Espacio, clase social y movimientos ciudadanos », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 155-198.

Garrido, Henry Vicente, « Distritos petroleros en CCS », *ResearchGate portail académique*. Consulté le 1 Juin 2020. URL : https://www.researchgate.net/publication/336241699_Distritos_Petroleros_en_CCS

Garrido, Henry Vicente, « La arquitectura urbana de las corporaciones petroleras: conformación de « Distritos Petroleros » en Caracas durante las décadas de 1940 y 1950 », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 391-414.

González Casas, Lorenzo et Marín Castañeda, Orlando, « El transcurrir tras el cercado: ámbito residencial y vida cotidiana en los campamentos petroleros de Venezuela (1940-1975) », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 377-390.

González Casas, Lorenzo, « Modernidades alternas del urbanismo caraqueño: Territorio, arquitectura y espacio urbano », dans Almandoz Arturo (dir.), *Caracas, de la metrópoli súbita a la meca roja*, Quito, OLACCHI, 2012, p. 29-72.

González Casas, Lorenzo, « Nelson A. Rockefeller y la modernidad venezolana: intercambios, empresas y lugares a mediados del siglo XX » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 173-214.

González Casas, Lorenzo, « Territórios da política em Caracas: usos e representações do espaço público », *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Vol. 6, n°2, 2004, p. 71-84.

González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 12, 16.

González, Lorenzo; Marín, Orlando et Garrido, Henry, « San Agustín del Sur : El Banco Obrero en los « paisajes de transición » caraqueños », *Site web officiel de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'UCV*. Mis en ligne en 2008. Consulté le 27 juin 2020. URL : <http://trienal.fau.ucv.ve/2008/documentos/hp/HP-7.pdf>

Herrera Napoleón, Carola, « Caracas, ciudad histórica diversa », *Bitácora urbano-territorial*, Vol. 19, n°2, 2011, p. 21-37.

Herrera Napoleón, Carola, « Crecimiento y transformación de la metrópolis de Caracas entre 1936 y 2010: la disolución de la centralidad urbana en tres tiempos », *Revista del Instituto Universitario de urbanística de la Universidad de Valladolid*, Vol. 16, n°1, 2013, p. 167-185.

Humanes, Alberto, « La necesidad de un plan para el patrimonio industrial », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 43-52.

Ibarra Sarlat, Rosalía, *La explotación petrolera mexicana frente a la conservación de la biodiversidad en el régimen jurídico internacional*, México D.F., UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2003.

Koeneke Ramírez, Herbert, « El rentismo petrolero en la cultura política del venezolano » dans Peña Carlos (dir.), *Venezuela y su tradición rentista: visiones, enfoques y evidencias*, Buenos Aires, CLACSO, 2017, p. 15-32.

Liernur Jorge Francisco et Aliata Fernando (dir.) *Diccionario de arquitectura en la Argentina. Estilos obras bibliográficas instituciones ciudades*, Buenos Aires, AGEA, 2019, p. 81.

Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016.

Linajeros Cruz, María, « Plan nacional de patrimonio industrial : Apuntes históricos y conceptuales », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 31-42.

Llano M., Douglas Miguel, « Crecer o no crecer: breve revisión respecto a la evolución de la planificación urbana en Caracas (1936-1978) », *Provincia*, n°28, 2012, p. 61-85.

Llanos M., Douglas et Martínez Bellowín, Rafael E., « La planificación urbana en la ciudad de Caracas, Venezuela (1934-2013: En búsqueda de la modernidad perdida »), dans Goycoolea Prado Roberto (dir.), *Modernidades ignoradas. Indagaciones sobre arquitectos y obras (casi) desconocidas de la arquitectura moderna*, Puebla, RNIU, 2014, p. 41-55.

Llull Peñalba, Josué, « Evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural », *Arte, Individuo y Sociedad*, Vol. 17, 2005, p. 175-204.

López Sánchez, Roberto, « La economía venezolana agroexportadora del siglo XIX y comienzos del XX », *Blog sur Histoire économique du Venezuela*. Mis en ligne le 14 février 2014, consulté le 25 février 2019. URL :

<https://robertolopezsanchez.wordpress.com/2014/02/14/la-economia-venezolana-agroexportadora-del-siglo-xix-y-comienzos-del-xx/>

Lynch, Kevin, *The image of the city*, MIT press, 1960.

Marcano Requena, Frank, « La ciudad: laboratorio de la Modernidad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 185-200.

Martí, Carlos, *Las variaciones de la identidad*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1993.

Martín Frechilla, Juan José et Texera Arnal, Yolanda, « Presentación » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 13-22.

Martín Frechilla, Juan José, « La construcción de una capital: del primer proyecto moderno a la metrópoli desquiciada », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 77-102.

Martín Frechilla, Juan Jose, « Ni bendito ni maldito. Visión conjunto del impacto del petróleo en la sociedad venezolana », dans Frechilla Juan Jose Martín, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno: una ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 23-62.

Martín Frechilla, Juan José, *Diálogos reconstruidos para una historia de la Caracas moderna*, Caracas, CDCH UCV, 2004.

Martín Hernández, Manuel J., « La tipología en arquitectura », thèse doctorale en architecture, Universidad de las Palmas de Gran Canaria, 1984, 269 p.

Martínez Bellorín, Rafael E., « Reurbanización de el Silencio » and « Urbanization Altamira »: public and private planning, building the city of Caracas », dans Ward Stephen (dir.), *Conference Report: Public versus Private Planning: Themes, Trends and Tensions; The IPHS Thirteenth Biennial Conference*, Chicago, Town Planning Review, 2008, p. 938-954.

Mata Carnevali, María Gabriela, « El rentismo petrolero en clave democrática: Del venezolano como sujeto de una cultura, al ciudadano de una república » dans Peña Carlos (dir.), *Venezuela y su tradición rentista: visiones, enfoques y evidencias*, Buenos Aires, CLACSO, 2017, p. 33-54.

McBeth, Brian, « El impacto económico, político y social de las compañías petrolera en el Zulia, 1922-1935 » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 197-300.

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, « Plan Nacional de patrimonio Industrial », rapport réalisé en 2016, 106 p.

Mobilia Diotaiuti, Esther, « Los Chorros: cuando el tejido urbano se funde con la naturaleza Historia de la expansión de Caracas (1910-1935) », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 25 juin 2020. URL : https://www.academia.edu/27559602/Historia_de_la_urbanizaci%C3%B3n_Los_Chorros_1910-1935_

Mommer, Bernard, « Ese chorro que atraviesa el siglo » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 17-67.

Moneo, Rafael, « Sobre el concepto de tipo en arquitectura », dans Catedra de composición II (dir.), *Sobre el concepto de tipo en arquitectura*, Madrid, ETSAM, 1982, p. 187-221.

Mora Contreras, Jesús, « La estructura económica venezolana que encontró la industria petrolera: una aproximación », *Boletín Academia Nacional de Ciencias Económicas de Venezuela*, année 9, n° 17, 1993, p. 73-112.

Muñoz Bravo, Meridalba, « Urbe en palabras : la otra ciudad venezolana. Imaginarios literarios de la urbanización en la temprana modernidad », thèse doctorale de théorie et histoire de l'architecture, Universidad Politécnica de Cataluña, 2006, 322 p.

Negrón, Marco, « El crecimiento metropolitano vergonzante: la expansión en la segunda mitad del siglo XX », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 119-136.

Novoa, María et Padrón, Martín, « Arquitectura urbana participativa en San Agustín del Norte: la valoración y actuación en áreas residenciales de valor histórico-patrimonial », *Site web officiel de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'UCV*. Mis en ligne en 2008. Consulté le 27 juin 2020. URL : <http://trienal.fau.ucv.ve/2008/documentos/tpa/TPA-3.pdf>

Papail, Jean et Picquet, Michel, « Ciudades y petróleo. Aspectos históricos y prospectivos de la población urbana de Venezuela », *Estudios demográficos y urbanos*, Vol. 4, n°1, 1989, p. 161-196.

Penso Acero, Yldefonzo, « Análisis histórico de la legislación petrolera en Venezuela », *Procesos Históricos. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, n°25, 2014, p. 86-99.

Pérez Gallego, Francisco, « Altamira de Luis Roche: una urbanización entre el plan de París de Haussmann y la ciudad jardín de Howard », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 30 juin 2020. URL : https://www.academia.edu/35804340/ALTAMIRA_DE_LUIS_ROCHE_UNA_URBANIZACION_ENTRE_EL_PLAN_DE_PARIS_DE_HAUSSMANN_Y_LA_CIUDAD_JARDIN_DE_HOWARD

Piédalue, Gisèle, « Le patrimoine archéologique industriel du Québec », étude produite pour le Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 2009, 317 p.

Puerta Bautista, Lorena, « La economía venezolana antes del petróleo », *Blog sur économie internationale*. Mis en ligne le 4 mai 2015, consulté le 6 mai 2020. URL: <http://masterecointerucv.blogspot.com/2015/05/la-economia-venezolana-antes-del.html>

Puerta Bautista, Lorena, « La inversión extranjera en Venezuela: de las casas comerciales a las compañías petroleras (1850-1975) », *Tiempo y Espacio*, Vol. XXXIII, n° 63, 2015, p. 15-33.

Relat Muntanet, Jordi, « Introducción a la investigación Básica », *Revista andaluza de patología digestiva*, Vol. 33, n° 33, 2010, p. 221-227.

Rigol Savio, Isabel, « CCBP: Programa de Desarrollo de Capacidades para el Caribe para el patrimonio mundial, módulo 4: Paisajes culturales », *Site web officiel de l'UNESDOC*. Mis en ligne en 2009. Consulté le 25 juillet 2020. URL : <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000217017>

Rodrigues Da Silva, Ronaldo André et Lopes Cordeiro, José Manuel, « Reflexões acerca do Conceito de Patrimônio Cultural sob a Ótica do Patrimônio Industrial e da Arqueologia Industrial », *Faces da História*, Vol. 4, n° 1, 2017, p. 7-29.

Safford, Frank et Jacobsen, Nils, « Las economías de la América andina, 1830-1885 » dans Manguerra Juan (dir.), *Historia de América Andina. Vol. 5: Creación de las repúblicas y formaciones de la nación*, Quito, Libresa, 2003, p. 29-88.

Sánchez Figueroa, Lucia, « El patrimonio industrial petrolero venezolano », *Blog sur le patrimoine architectural et industriel*. Mis en ligne le 14 août 2014, consulté le 18 février 2019.

URL : <http://patrindustrialquitectonico.blogspot.com/2014/08/el-patrimonio-industrial-petrolero.html>

Sánchez Figueroa, Lucia, « Le patrimoine industriel pétrolier vénézuélien : un patrimoine toujours en activité », *e-Phaïstos*, Vol. III, n°1, juin 2014, p. 112-122.

Semeco Mora, Ana, « Ciudad de contradicciones en su emplazamiento », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 41-54.

Silva-Ferrer, Manuel, « Venezuela: The modern oil nation globalización, estado, cultura y comunicación en torno al enclave petrolero », *Tiempo y Espacio*, n°63, 2015, p. 35-53.

Soto, Oscar David, « Venezuela: Agro y Petróleo », *Nueva Sociedad*, n° 41, 1979, p. 68-70.

Spiritto, Fernando, « Introducción » dans Spiritto Fernando, Straka Tomás (dir.), *La economía venezolana en el siglo XX*, Caracas, Abediciones, 2019, p. 8-16.

Straka, Tomás, « El anhelo de la modernidad, o Venezuela en la historia del capitalismo » dans Spiritto Fernando, Straka Tomás (dir.), *La economía venezolana en el siglo XX. Perspectiva sectorial*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, 2018, p. 17-48.

Straka, Tomás, « Introducción » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera 1914 – 2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 7-14.

Straka, Tomás, « Petróleo y Nación: el nacionalismo petrolero y la formación del Estado moderno en Venezuela (1936-1976) » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 107-168.

Tinker Salas, Miguel, « Cultura, poder y petróleo: Campos petroleros y la construcción de ciudadanía en Venezuela », *Espacio Abierto Cuaderno de Sociología*, Vol. 12, n°003, 2003, p. 323-348.

Trinca Figuera, Delfina, « Venezuela y el encuentro de dos temporalidades », *Revista geográfica venezolana*, Vol. 41, n°1, 2000, p. 63-78.

Troconis Germán, Pacheco, « Economía y agricultura en Venezuela durante los años del general Cipriano Castro, 1899-1908 », *Revista Agrolimentaria*, Vol. 22, n° 42, 2016, p. 81-102.

Vila, Marco-Aurelio, « Caracas y sus cercanías », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 33-40.

Villanueva Brandt, Federico « Apuntes para la historia de la urbanización de la ciudad », dans Imbest Giuseppe et Vila Elisenda (dir.), *Caracas memoria para el futuro*, Roma, Gangemi Editore, 1995, p. 55-76.

Villoria S., Nelliana et Marín, Orlando, « Un arquitecto-urbanista en la industria », *Boletín IERU*, n°8, 2000, p. 4-5.

Villota Peña, Jorge, « The hyper americans! Modern architecture in Venezuela during 1950s », thèse doctorale en philosophie, The University of Texas at Austin, 2014, 526 p.

Wise Delgado, Raúl, « Hacia una interpretación de la nacionalización de la industria petrolera mexicana », *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, Vol. 25, n°97, 1995, p. 123-145.

Sites Web

Site web officiel de BBC News Mundo. Consulté le 27 avril 2020.
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-51842708>

Site web officiel de BBC News Mundo. Consulté le 28 avril 2020.
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-52194942>

Site web officiel de CCScity 450. Consulté le 2 Juillet 2020.
<https://www.ccscity450.com/ensayo/arquitecturas-itinerantes-en-ccs-entre-los-estados-unidos-y-venezuela/>

Site web officiel de International Council on Monuments and Sites. Consulté le 25 février 2020.
https://www.icomos.org/newsicomos/news1991/july_2011_Vol18-No1/Icomos_18_FR_NOIR_OK_web.pdf

Site web officiel de l'Association Québécoise pour le Patrimoine Industriel. Consulté le 25 février 2020. <http://www.aqpi.qc.ca/le-patrimoine-industriel.html>

Site web officiel de l'Association Québécoise pour le Patrimoine Industriel. Consulté le 25 février 2020. <http://www.aqpi.qc.ca/le-patrimoine-industriel.html>

Site web officiel de la Fondation Architecture et Ville de Caracas. Consulté le 30 Juin 2020.
<https://fundaayc.wordpress.com/>

Site web officiel de OPEC. Consulté le 30 avril 2020.
https://www.opec.org/opec_web/en/about_us/24.htm

Site web officiel de PDVSA. Consulté le 15 avril 2020.
http://www.pdvsa.com/index.php?option=com_content&view=article&id=8917&Itemid=569&lang=es

Site web officiel de Springer Link, portail académique. Consulté le 30 juillet 2020.
https://link.springer.com/referenceworkentry/10.1007%2F978-1-4419-0465-2_1919

Site web officiel des archives numériques de la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université Centrale du Venezuela. Consulté le 30 Juin 2020.
http://190.169.126.132:8080/4DAction/SubWeb_Actas

Site web officiel du journal El Nacional. Consulté le 30 Juin 2020.
https://www.elnacional.com/papel-literario/helicoide-roca-tarpeya-1955-2017_238362/

Site web officiel du journal en ligne PRODAVINCI. Consulté le 2 Juillet 2020.
<https://prodavinci.com/edificios-de-oficinas-en-caracas-eslabones-perdidos-en-la-historia-de-la-arquitectura-corporativa-norteamericana/>

Site web officiel de International Council on Monuments and Sites. Consulté le 25 février 2020.
https://www.icomos.org/newsicomos/news1991/july_2011_Vol18-No1/Icomos_18_FR_NOIR_OK_web.pdf

RÉFÉRENCES DES IMAGES

Tableau n° 1 – **Concessions accordées par Cipriano Castro en 1907.** Elaboration personnelle à partir de : Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 24-25.

Tableau n° 2 – **Concessions accordées par Juan Vicente Gómez en 1909-1910.** Elaboration personnelle à partir de : Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 28-29.

Figure n° 1 – **Principales filiales de Royal Dutch Shell.** Elaboration personnelle à partir de : Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 31-32 | D’Orazio, Franco, et Romero Borré, Jenny « La industria petrolera: una historia de empresas familiares », *Revista Venezolana de Gerencia*, n°86, 2019, p. 442.

Figure n° 2 – **Production annuelle de barils de pétrole entre le Venezuela et le Mexique (1920-1929).** Elaboration personnelle à partir de : McBeth, Brian, « El impacto económico, político y social de las compañías petrolera en el Zulia, 1922-1935 » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 209. | Wise Delgado, Raúl, « Hacia una interpretación de la nacionalización de la industria petrolera mexicana », *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, Vol. 25, n°97, 1995, p. 128.

Figure n° 3 – **Principales filiales de Standard Oil Company New Jersey.** Elaboration personnelle à partir de : Cáceres, Alejandro E., « La Creole Petroleum Corporation en Venezuela : la gran fusión petrolera de los años cuarenta », *Academia.edu portail académique*. Consulté le 20 avril 2020. URL : https://www.academia.edu/33766494/La_Creole_Petroleum_Corporation_en_Venezuela_la_gran_fusi%C3%B3n_petrolera_de_los_a%C3%B1os_cuarenta_en_Latino_America_Creole_Petroleum_Corporation_in_Venezuela_The_largest_oil_merger_of_1940s_in_Latin_America

Figure n° 4 – **Production annuelle de barils de pétrole au Venezuela (1930-1936).** Elaboration personnelle à partir de : McBeth, Brian, « El impacto económico, político y social de las compañías petrolera en el Zulia, 1922-1935 » dans Straka Tomás (dir.), *La nación petrolera: Venezuela 1914-2014*, Caracas, Universidad Metropolitana, 2016, p. 209.

Figure n° 5 – **Production annuelle de barils de pétrole au Venezuela (1939-1945).** Elaboration personnelle à partir de : Lieuwen, Edwin, *Petróleo en Venezuela, una historia*, Caracas, Fundación editorial el perro y la rana, 2016, p. 209.

Figure n° 6 – **Premier dessin de la ville de Caracas (1578)**. Titre original : *Primer plano de Santiago de León de Caracas, 1578*. Récupéré de : González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 18.

Figure n° 7 – **Carte de la ville de Caracas de 1843**. Titre original : *Plano topográfico de la ciudad de Caracas*. Récupéré de : González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 30.

Figure n° 8 [1] – **Esthétique architecturale de Caracas pendant le mandat d’Antonio Guzmán Blanco**. S.A., (S.D.). Palais Législatif ou Capitole National. Récupéré de : <http://mariafigillo.blogspot.com/2013/02/el-capitoliofederal.html#:~:text=Capitolio%20Federal>.

Figure n° 8 [2] – **Esthétique architecturale de Caracas pendant le mandat d’Antonio Guzmán Blanco**. S.A., (S.D.). Théâtre Guzmán Blanco. Récupéré de : González Viso Iván, Peña María Isabel et Vegas Federico (dir.) *Caracas del valle al mar*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2015, p. 113.

Figure n° 9 [1] – **Esthétique architecturale de Caracas au début du XXe siècle**. S.A., (S.D.). Théâtre National. Récupéré de : <https://entrerayas.com/2014/02/evocando-el-legado-de-alejandro-chataing/#:~:text=Agust%C3%ADn%20del%20Sur;%20el%20hotel%20Miramar%20en%20Macuto;%20Biblioteca%20Nacional>

Figure n° 9 [2] – **Esthétique architecturale de Caracas pendant le mandat d’Antonio Guzmán Blanco**. S.A., (S.D.). Nouveau Cirque de Caracas. Récupéré de : <https://entrerayas.com/2014/02/evocando-el-legado-de-alejandro-chataing/#:~:text=Agust%C3%ADn%20del%20Sur;%20el%20hotel%20Miramar%20en%20Macuto;%20Biblioteca%20Nacional>

Figure n° 10 – **Carte de la ville de Caracas en 1929**. Titre original : *Plano de Caracas 1929*. Modifié par l'auteur. Récupéré de : De Sola, Irma, *Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567-1967*, Caracas, Ediciones del Comité de Obras culturales del Cuatricentenario de Caracas, 1967, p. 144.

Figure n° 11 – **Carte de la ville de Caracas en 1934**. Titre original : *Plano de Caracas y sus alrededores*. Récupéré de : De Sola, Irma, *Contribución al estudio de los planos de Caracas*

1567-1967, Caracas, Ediciones del Comité de Obras culturales del Cuatricentenario de Caracas, 1967, p. 153.

Figure n° 12 – **Carte de la ville de Caracas en 1941**. Titre original : *Caracas y sus alrededores*. Récupéré de : De Sola, Irma, *Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567-1967*, Caracas, Ediciones del Comité de Obras culturales del Cuatricentenario de Caracas, 1967, p. 167.

Figure n° 13 - **Plan et perspective du Plan Monumental de Caracas 1939**. Titre original : *Plan Monumental de Caracas, 1939*. Récupéré de : Herrera Napoleón, Carola, « Caracas, ciudad histórica diversa », *Bitácora urbano-territorial*, Vol. 19, n°2, 2011, p. 31

Figure n° 14 – **Perspective de l'urbanisation El Silencio**. Titre original : *La Reurbanización « El Silencio »*. Caracas, Venezuela, S.A. Récupéré de : <https://entrerayas.com/2015/08/70-anos-de-la-inauguracion-de-la-reurbanizacion-el-silencio/#:~:text=Autor:%20Juan%20Jos%C3%A9%20P%C3%A9rez%20Rancel%20%E2%80%93%20UCV,%20especial%20para%20la>

Figure n° 15 - **Section du projet de Rober Moses pour Caracas**. Titre originale : *La vía expresa Caracas*. Récupéré de : González Casas, Lorenzo, « Nelson A. Rockefeller y la modernidad venezolana: intercambios, empresas y lugares a mediados del siglo XX » dans Martín Frechilla Juan José, Texera Arnal Yolanda (dir.), *Petróleo nuestro y ajeno La ilusión de modernidad*, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 2005, p. 196.

Figure n° 16 - **Plan Directeur Régulateur de Caracas, carte des usages proposés pour la ville (1951)**. Titre original : *Plano Regulador de Caracas 1951*. Modifié par l'auteur. Récupéré de : De Sola, Irma, *Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567-1967*, Caracas, Ediciones del Comité de Obras culturales del Cuatricentenario de Caracas, 1967, p. 177

Figure n° 17 - **Carte de la ville de Caracas en 1957**. Titre original : *Caracas, área metropolitana y sus alrededores 1957*. Modifié par l'auteur. Récupéré de : De Sola, Irma, *Contribución al estudio de los planos de Caracas 1567-1967*, Caracas, Ediciones del Comité de Obras culturales del Cuatricentenario de Caracas, 1967, p. 201.

Figure n° 18 [1] – **Siège de Standard Oil New Jersey, Socony Vacuum Oil Company et Royal Dutch Shell dans leur pays d'origine**. Chamberlain, Samuel, (1951). *Siège de Standard Oil Company New Jersey à New York*. Récupéré de : <http://historiadelosrascacielosdenuevayork.blogspot.com/2019/11/rockefeller-center-1931-1974-parte-9-el.html>

Figure n° 18 [2] – **Siège de *Standard Oil New Jersey, Socony Vacuum Oil Company* et *Royal Dutch Shell* dans leur pays d'origine.** S.A., (S.D.). Siège de *Socony Vacuum Oil Company* à New York. Récupéré de : <https://www.picuki.com/media/1603925475745576861>

Figure n° 18 [3] – **Siège de *Standard Oil New Jersey, Socony Vacuum Oil Company* et *Royal Dutch Shell* dans leur pays d'origine.** S.A., (2004). Siège de *Royal Dutch Shell* à Londres. Récupéré de : <https://mapio.net/pic/p-42416569/>

Figure n° 19 [1] – **Bâtiments de bureaux dans le centre de Caracas.** S.A., (S.D.). Le bâtiment Karam. Récupéré de : <https://www.ccscity450.com/obra/edificio-karam/>

Figure n° 19 [2] - **Bâtiments de bureaux dans le centre de Caracas.** S.A., (S.D.). Le bâtiment Phelps. Récupéré de : <https://www.ccscity450.com/obra/edificio-phelps-2/#:~:text=Edificio%20Phelps%20en%20Avenida%20Urdaneta.%20Fuente:%20Archivo%20Fotograf%C3%ADa%20Urbana>

Figure n° 20 – **Localisation des différents Districts Corporatifs Pétroliers développés dans la ville de Caracas.** Elaboration personnelle à partir d'images satellites de Google Earth.

Figure n° 21 [1] – **Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'hôtel *Ávila* et les trames urbaines présentes dans le secteur.** Elaboration personnelle à partir des images satellites de Google Earth.

Figure n° 21 [2] – **Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'hôtel *Ávila* et les trames urbaines présentes dans le secteur.** Élaboration personnelle à partir de la ré-élaboration des plans d'étages de : <https://www.ccscity450.com/obra/hotel-avila/>

Figure n° 21 [3] – **Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'hôtel *Ávila* et les trames urbaines présentes dans le secteur.** S.A., (S.D.). L'Hôtel *Ávila*. Récupéré de : <https://www.pinterest.com/pin/541557923914910917/>

Figure n° 22 [1] – **Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Royal Dutch Shell* et des trames urbaines présents dans le secteur.** Elaboration personnelle à partir des images satellites de Google Earth.

Figure n° 22 [2] – **Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Royal Dutch Shell* et des trames urbaines**

présents dans le secteur. Élaboration personnelle à partir de la ré-élaboration des plans d'étages de : <https://www.ccscity450.com/obra/comandancia-general-de-la-armada/>

Figure n° 22 [3] – **Délimitation approximative du premier District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Royal Dutch Shell* et des trames urbaines présents dans le secteur.** S.A., (S.D.). Ancien siège de Royal Dutch Shell. Récupéré de : <https://fundaayc.wordpress.com/tag/badgeley-bradbury/>

Figure n° 23 [1] – **Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Creole Petroleum Corporation* et des trames urbaines présents dans le secteur.** Elaboration personnelle à partir des images satellites de Google Earth.

Figure n° 23 [2] – **Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Creole Petroleum Corporation* et des trames urbaines présents dans le secteur.** Élaboration personnelle à partir de la ré-élaboration des plans d'étages de : <https://www.ccscity450.com/obra/universidad-bolivariana-de-venezuela/>

Figure n° 23 [3] – **Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Creole Petroleum Corporation* et des trames urbaines présents dans le secteur.** S.A., (S.D.). Ancien siège de Creole Petroleum Corporation. Récupéré de : <https://www.ccscity450.com/obra/universidad-bolivariana-de-venezuela/>

Figure n° 24 [1] – **Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Royal Dutch Shell Venezuela* et des trames urbaines présents dans le secteur.** Elaboration personnelle à partir des images satellites de Google Earth.

Figure n° 24 [2] – **Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Royal Dutch Shell Venezuela* et des trames urbaines présents dans le secteur.** Élaboration personnelle à partir de la ré-élaboration des plans d'étages de : Instituto Técnico de la Construcción y del Cemento, « Edificio Shell Caracas », *Informes de la Construcción*, Vol. 15, n° 144, 1962.

Figure n° 24 [3] – **Délimitation approximative du deuxième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Royal Dutch Shell Venezuela* et des**

trames urbaines présents dans le secteur. S.A., (S.D.). Ancien siège de *Royal Dutch Shell Venezuela*. Récupéré de : <https://www.picuki.com/media/1669260895018275001>

Figure n° 25 [1] – **Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Mobil Oil Company* et des trames urbaines présents dans le secteur.** Elaboration personnelle à partir des images satellites de Google Earth.

Figure n° 25 [2] – **Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Mobil Oil Company* et des trames urbaines présents dans le secteur.** Élaboration personnelle à partir de la ré-élaboration des plans d'étages de : <https://www.ccscity450.com/obra/colegio-universitario-de-caracas/>

Figure n° 25 [3] – **Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Mobil Oil Company* et des trames urbaines présents dans le secteur.** S.A., (S.D.). Ancien siège de *Mobil Oil Company*. Récupéré de : <https://www.ccscity450.com/obra/colegio-universitario-de-caracas/>

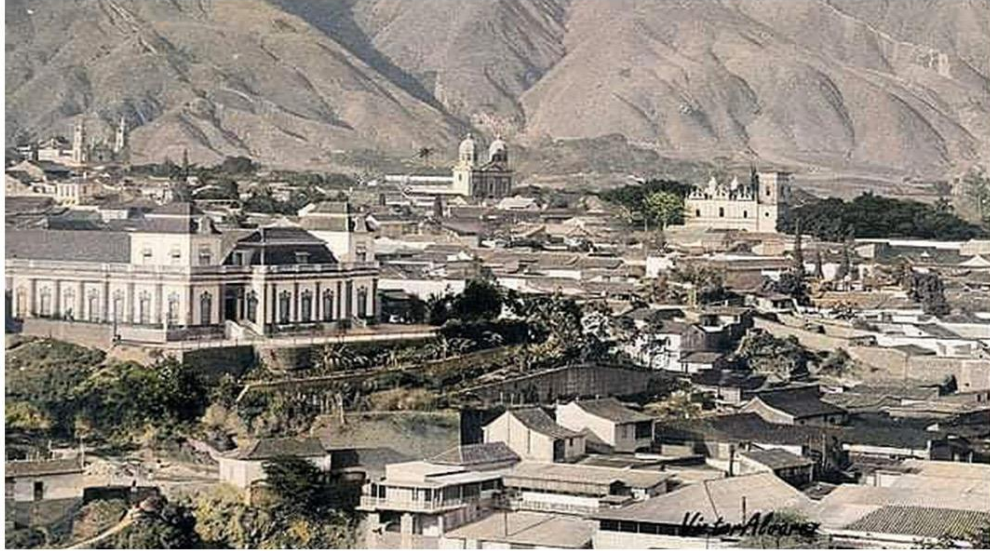
Figure n° 26 [1] – **Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Venezuelan Atlantic Refining Company* et des trames urbaines présents dans le secteur.** Elaboration personnelle à partir des images satellites de Google Earth.

Figure n° 26 [2] – **Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Venezuelan Atlantic Refining Company* et des trames urbaines présents dans le secteur.** Élaboration personnelle à partir des photographies et des images satellites de Google Earth.

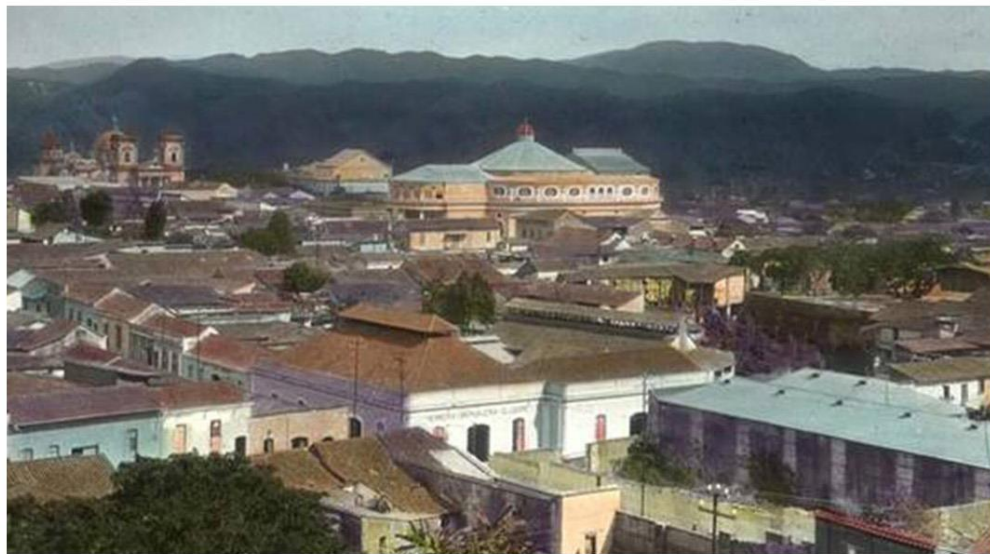
Figure n° 26 [3] – **Délimitation approximative du troisième District Corporatif Pétrolier, ainsi que l'emplacement de l'ancien siège de *Venezuelan Atlantic Refining Company* et des trames urbaines présents dans le secteur.** S.A., (S.D.). Ancien siège de *Venezuelan Atlantic Refining Company*. Récupéré de : <https://www.pinterest.com/pin/358388082825348959/>

Figure n° 27 – **Brochure du plan de diffusion du patrimoine industriel présent dans la ville de Caracas (DCP) à partir de la notion de ville-musée.** Elaboration personnelle.

ANNEXES



[1]



[2]

Annexe n° 1 – Profil urbain de la ville de Caracas entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle. Source : [1] S.A., (S.D.). Vue panoramique depuis El Calvario avec vue sur le nord-est de Caracas. Fin du siècle XIX. Récupéré de : <https://www.picuki.com/media/2259390773195522274>. [2] S.A., (S.D.). Caracas dans une image colorée 1905. Récupéré de : http://microhistoriacaracas.blogspot.com/2013/05/la-influenza-espanola-de-1918-el_21.html



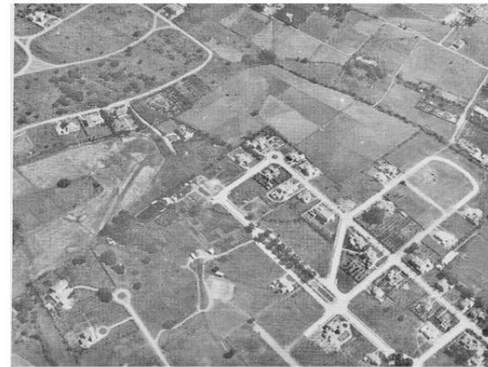
[1]



[3]



[2]



[4]

Annexe n° 2 – Vue aérienne de certaines des urbanisations de l'est de la vallée de Caracas développées entre les années vingt et trente. Ce groupe d'images permet d'apprécier, d'une part, la zone de *San Agustín del Norte* et *San Agustín del Sur*, et, d'autre part, les développements urbains de l'est de la vallée de Caracas construites entre les années 20 et 30 [1]. D'autre part, les différentes trames urbaines des urbanisations telles que le *Caracas Country Club* [2], *La Florida* [3] et *Campo Alegre* [4], qui furent développées sur le modèle d'un banlieue-jardin, niant à la fois le centre historique de la ville et sa logique réticulaire rigide. Sources : [1] Cartografía Nacional-MOP, (1936). Vista aérea de San Agustín del Sur e inmediaciones. Récupéré de : González, Lorenzo; Marín, Orlando et Garrido, Henry, « San Agustín del Sur : El Banco Obrero en los « paisajes de transición » caraqueños », *Site web officiel de la faculté d'architecture et d'urbanisme de l'UCV*. Mis en ligne en 2008. Consulté le 27 juin 2020. URL : <http://trienal.fau.ucv.ve/2008/documentos/hp/HP-7.pdf>. [2] S.A., (1930). *Caracas Country Club*. Récupéré de : <https://fundaayc.wordpress.com/2014/05/24/1930%E2%80%A2-caracas-country-club/>. [3] S.A., (S.D.). *Urbanisation La Florida*. Récupéré de : <http://parroquiaelrecreo.blogspot.com/2011/03/urb-la-florida-un-jardin-en-caracas.html>. [4] S.A., (1932). *L'urbanisation de Campo Alegre*, dans une vue aérienne de la route récemment achevée. Récupéré de : <https://fundaayc.wordpress.com/2020/01/04/1932%E2%80%A2-urbanizacion-campo-alegre/>.



[1]



[2]

Annexe n° 3 – Siège loué de certaines corporations pétrolières dans le centre de Caracas. Ce groupe d'images permet d'apprécier certains des bâtiments loués par *Standard Oil Company New Jersey* dans le centre-ville de Caracas dans les années 1920 (*Casa Anzola*) [1] ; et celui qui fut plus tard le siège de *Creole Petroleum Corporation* dans le secteur de *Los Caobos* (adjacent au premier District Corporatif Pétrolier), avant de construire son siège dans l'urbanisation de *Los Chaguaramos* [2]. Source : [1] S.A., (1928). Ancien siège de *Standard Oil Company New Jersey* dans le centre de Caracas. Récupéré de : <https://www.ccscity450.com/ensayo/distrigos-petroleros/>. [2] S.A., (1958). Ancien siège de la *Creole Petroleum Corporation* à *Los Caobos*, Caracas. Récupéré de : <https://www.ccscity450.com/ensayo/distrigos-petroleros/>



[1]



[2]

Annexe n° 4 – Impact sur le paysage urbain de la ville de Caracas à partir de la construction des sièges des corporations pétrolières. A travers ces deux images, appartenant au siège de *Royal Dutch Shell Venezuela* [1], et de *Creole Petroleum Corporation* [2], il est possible d'apprécier les dimensions de ces bâtiments par rapport à leur contexte et la raison pour laquelle la perception des Districts Corporatifs Pétroliers se généralise dans l'imaginaire collectif de la population de la ville. Source : [1] S.A., (S.D.). Siège de *Royal Dutch Shell Venezuela* à Caracas. Récupéré de : <https://www.picuki.com/tag/Diegocarbonell>. [2] S.A., (S.D.). Siège de *Creole Petroleum Corporation* à Caracas. Récupéré de : <https://www.pinterest.fr/pin/556264991466900224/>.



[1]



[2]

Annexe n° 5 – L'hôtel Ávila à l'époque et maintenant. Source : [1] S.A., (1949). L'hôtel Ávila. Récupéré de : <https://caracascuentame.wordpress.com/2017/02/01/un-breve-paseo-por-aquella-caracas-de-5-estrellas/>. [2] S.A., (S.D.). L'hôtel Ávila. Récupéré de : <http://guiaccs.com/obras/hotel-avila/>.



[1]



[2]

Annexe n° 6 – Ancien siège de *Royal Dutch Shell* à l'époque et maintenant. Source : [1] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Royal Dutch Shell*. Récupéré de : <http://guiaccs.com/obras/comandancia-general-de-la-armada-antiguo-edificio-shell/>. [2] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Royal Dutch Shell*, actuellement *Comandancia General de la Armada*. Récupéré de : <http://guiaccs.com/obras/comandancia-general-de-la-armada-antiguo-edificio-shell/>



[1]



[2]

Annexe n° 7 – Ancien siège de *Creole Petroleum Corporation* à l'époque et maintenant. Source : [1] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Creole Petroleum Corporation*. Modifié par l'auteur. Récupéré de : Instituto Técnico de la Construcción y del Cemento, « Edificio Creole », *Informes de la Construcción*, Vol. 9, n° 89, 1957. [2] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Creole Petroleum Corporation*, actuellement *Universidad Bolivariana de Venezuela*. Récupéré de : <https://www.ccscity450.com/obra/universidad-bolivariana-de-venezuela/>



[1]



[2]

Annexe n° 8 – Ancien siège de *Royal Dutch Shell de Venezuela* à l'époque et maintenant. Source : [1] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Royal Dutch Shell de Venezuela*. Modifié par l'auteur. Récupéré de : <https://www.picuki.com/media/1955915277012552173>. [2] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Royal Dutch Shell de Venezuela*, actuellement *Universidad Nacional Experimental Politécnica de la Fuerza Armada*. Récupéré de : <http://guiaccs.com/obras/edificio-la-estancia-antiguo-edificio-shell/>



[1]



[2]

Annexe n° 9 – Ancien siège de *Mobil Oil Company* à l'époque et maintenant. Source : [1] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Mobil Oil Company*. Récupéré de : <https://www.cccity450.com/obra/colégio-universitario-de-caracas/>. [2] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Mobil Oil Company*, actuellement *Colegio Universitario de Caracas*. Récupéré de : <https://www.cccity450.com/obra/colégio-universitario-de-caracas/>.



[1]



[2]

Annexe n° 10 – Ancien siège de *Venezuelan Atlantic Refining Company* à l'époque et maintenant. Source : [1] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Venezuelan Atlantic Refining Company*. Récupéré de : <https://fundaayc.wordpress.com/2014/08/17/1959%E2%80%A2-se-proyecta-el-edificio-atlantic/>. [2] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Venezuelan Atlantic Refining Company*, actuellement bâtiment de bureaux de diverses entreprises. Récupéré de : <https://www.pinterest.com.mx/pin/402931497892835499/>



Annexe n° 9 – Logiques d'organisation d'un ancien champ pétrolier vénézuélien et des Districts Corporatifs Pétroliers dans la ville de Caracas. À travers cet ensemble d'images, il est possible d'apprécier la similitude de la structure organisationnelle que l'industrie pétrolière développa tant dans les champs pétrolifères (champ de *Guaraguao, Puerto La Cruz*) [3] [4], que dans les Districts Corporatifs Pétroliers de la ville de Caracas (deuxième district) [1] [2] ; où le secteur industriel (dans les champs) et le secteur administratif (Caracas) devinrent les points de repère et les pierres angulaires des zones où ils étaient situés. Source : [1] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Creole Petroleum Corporation*. Récupéré de : <https://www.ccscity450.com/obra/universidad-bolivariana-de-venezuela/>. [2] S.A., (S.D.). Ancien siège de *Royal Dutch Shell de Venezuela*. Récupéré de : <https://www.picuki.com/media/1955915277012552173>. [3] [4] Instituto de Estudios Regionales y Urbanos (2002). Champ pétrolier de *Guaraguao, Puerto La Cruz*.

Annexe n° 12 – Entretien avec l'architecte Garrido, Henry Vicente, 27 mai de 2020, communication via e-mail, par l'auteur.

1. Les compagnies pétrolières construisirent-elles les trames urbaines de ce que vous appelez les « districts pétroliers », ou celles-ci étaient-elles déjà délimitées et les compagnies n'achetèrent que des parcelles et construisirent leurs sièges, leurs maisons et leurs services pour leurs travailleurs ? Je pose cette question parce que j'ai lu dans un article du professeur Lorenzo Gonzales Casas que l'urbanisation de *San Bernardino* avait déjà été planifiée et conçue. Cependant, au moment de la construction de l'Hôtel *Ávila* par Nelson A. Rockefeller, l'urbanisation était encore constituée de grands terrains vides sans rues pavées. La situation était-elle la même alors avec les autres développements où les « Districts Pétroliers » furent développés, d'initiative privée et de vente de terrains aux compagnies pétrolières ?

Non, ces trames furent développées par des « promoteurs », comme des personnages style Luis Roche ou Juan Bernardo Arismendi, ou par des sociétés constituées à cet effet, qui s'occupaient essentiellement d'urbaniser les territoires des anciennes *haciendas* qui entouraient Caracas. Les compagnies pétrolières décidèrent simplement dans quel secteur de la ville elles installer leur siège ; et autour d'eux commencèrent à pivoter de petites entreprises de conseil et de services, comme des résidences pour les employés (pour ne pas dire que seuls les employés des compagnies pétrolières vivaient dans la région) et des infrastructures de santé, privées, par exemple, mais ces bâtiments n'étaient pas des œuvres des compagnies, n'ayant que dans quelques cas un impact direct sur la construction de bâtiments résidentiels ou de maisons.

En ce sens, ce que dit Lorenzo de *San Bernardino* est tout à fait pertinent, et il s'applique dans tous les cas. En aucun moment je n'ai suggéré l'idée de districts pétroliers comme un ensemble homogène composé uniquement du monde des compagnies pétrolières ; c'est un concept basé sur la notion de « imaginaire », largement utilisé dans les sciences sociales et dans la littérature en particulier.

2. Dans ces « Districts Pétroliers » vivaient à la fois le personnel administratif et les citoyens sans lien avec l'industrie pétrolière ?

Oui, comme je l'ai souligné précédemment. La ville est une diversité et non une unicité.

3. Tous les employés qui vivaient dans les « Districts Pétroliers » étaient-ils à leurs débuts étrangers ou y avait-il aussi du personnel vénézuélien dans les tâches administratives ? Et dans ce cas, ce secteur administratif vénézuélien fut également bénéficié avec des maisons et des services construits par les entreprises ?

L'industrie pétrolière eut toujours une division très claire des strates. Il y avait d'une part le *Senior Staff*, formé par les principaux gérants, d'origine étrangère, d'autre part le *Junior Staff*, formé par les petits gérants, dans lequel il pouvait y avoir des Vénézuéliens, et enfin, la strate *Laborers*, formée essentiellement par les ouvriers. Au fil du temps, plusieurs Vénézuéliens rejoignirent le groupe des directeurs principaux et, par conséquent, les *Senior Staff*. Cela influença évidemment leur pouvoir d'achat et donc le logement auquel ils purent accéder. C'était une division palpable dans les camps pétroliers.

4. Quel type de services les compagnies pétrolières créèrent-elles pour leurs employés ?

Dans les camps, il était évident qu'elles créèrent essentiellement tous les services nécessaires, en fait le niveau de confort de ces services était beaucoup plus élevé que dans le pays. Dans les zones urbaines, elles s'appuyaient sur des accords avec des entreprises et des institutions qui leur fournissaient des services, comme le Centre médical de *San Bernardino*, avec lequel *Shell* et *Creole* avaient tous deux un accord pour les soins de leurs employés. En tout cas, elles étaient situées dans des zones où les services et les infrastructures s'amélioraient grâce à leur présence, en raison de l'effet d'attraction et d'intensification.

5. Qu'arriva-t-il aux maisons et aux installations lorsque les entreprises durent déménager vers un autre secteur de la ville de Caracas par manque de place ? Les travailleurs continuèrent-ils à les utiliser ou les entreprises en construisit d'autres pour eux ?

Comme je l'ai déjà dit, les compagnies ne construisirent pas, et elles eurent un impact sur certains logements comme dans certains cas que je relate dans le dernier article que j'ai publié sur les districts pétroliers. Il s'agissait donc en réalité des maisons soumises à la libre demande. La présence des bâtiments sièges des compagnies pétrolières pourrait plutôt entraîner une hausse des prix de ces logements.

Annexe n° 13 – Entretien avec l'architecte Marín, Orlando, 27 mai de 2020, communication via Skype, par l'auteur.

1. Qu'entend-on par typologie en architecture ?

Il y a une discussion sur les types que nous avons autrefois dans le secteur de l'histoire. Une enseignante, Silvia Lasala, déclarait que les types ne sont que des éléments formels, indépendants de la fonction. Il y aurait des types centralisés, des types longitudinaux, des types basilicaux. Elle ne partageait pas, par exemple, ce que Nikolajs Pevsner affirme dans son livre Histoire des typologies architecturales, à savoir que les typologies sont organisées par fonction : hôpitaux, musées ; ou qu'il existe d'autres types tectoniques non formels, définis par leur matérialité et leur technique. Même les types urbains.

Cette discussion commença parce qu'un professeur, Luis Polito, dit que *la quinta* était un type, et Silvia Lasala dit que ce n'est pas possible, parce que *la quinta* est une fonction (une maison). Je pense qu'une *quinta* est un type qui unit la forme et la fonction. Mais on peut dire la même chose des gratte-ciels, ils sont clairement associés à un schéma vertical formel, avec des bureaux et du commerce. Il est très rare de trouver un gratte-ciel qui soit uniquement résidentiel. Les théoriciens les plus radicaux ou les plus puristes n'associent le type qu'à la forme. On peut même parler de types ornementaux. Le type est une forme de classification et aussi une méthode de conception, c'est un système d'analyse et de projection. Carlo Argan Giulio est très clair lorsqu'il dit que le premier qui parla du sujet fut Quatremère de Quincy, qui différencia « modèle » de « type ». Pour Quatremère, un bâtiment est lié à un édifice préexistant en tant que modèle ou en tant que type. S'il ne s'agit que d'une copie sans aucune contribution, il le fait comme un modèle. S'il introduit des changements ou des nouveautés, il le fait en tant que type.

Ainsi, les architectes doivent se référer aux bâtiments du passé, les utiliser comme des types, introduire des variantes pour générer quelque chose de nouveau. Cela différencie le plagiat de la réinterprétation.

2. Dans le titre de ma mémoire, il est indiqué que le pétrole fut le détonateur de nouvelles typologies architecturales et urbaines à Caracas durant les décennies de 1940-1950. Cependant, au moment où les entreprises construisirent leur siège dans la ville, les secteurs où elles étaient implantées avaient déjà été développés. Par conséquent, peut-on encore dire qu'une nouvelle typologie urbaine fut introduite ?

Je crois qu'on peut encore dire que le pétrole est le détonateur de nouvelles trames urbaines, même celle du Caracas *Country Club*, parce que le pétrole commença à avoir un impact sur l'économie vénézuélienne dans les années vingt. La classe moyenne qui émergea dût être associée au gouvernement, qui était celui qui accorda les concessions.

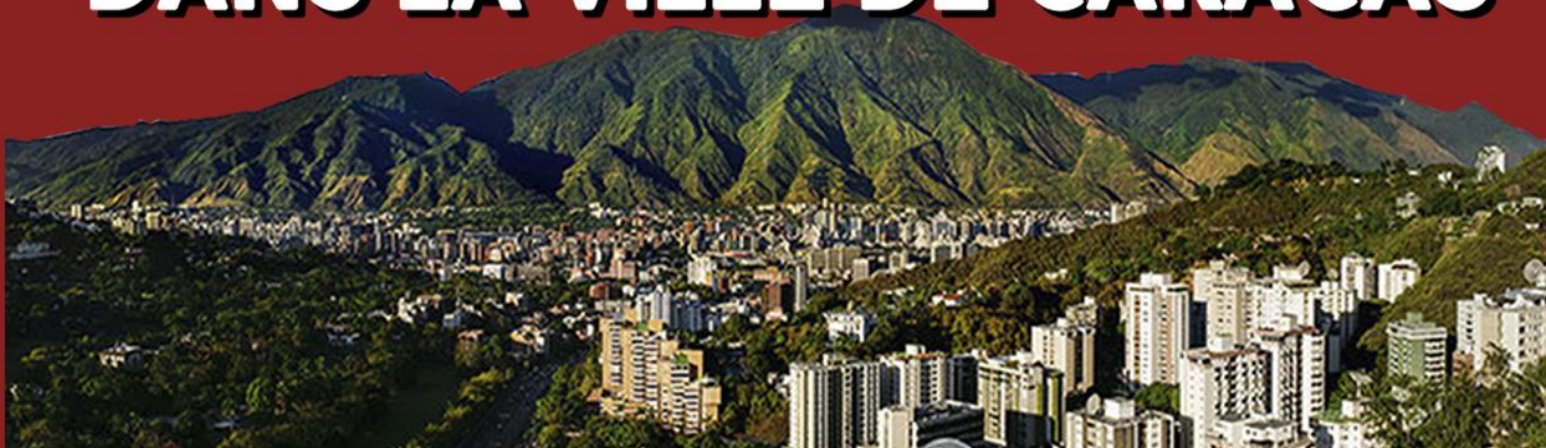
3. Correct, cependant, dans ce cas, il s'agirait d'un impact indirect, car ce n'est pas l'industrie elle-même qui produisit ces développements dans les années vingt et trente. Ma question porte sur si l'organisation que les entreprises générèrent à Caracas avec l'emplacement de leurs employés (impact direct) pourrait être considérée comme une typologie urbaine ?

Si vous voulez analyser l'impact direct des entreprises qui s'installèrent à Caracas dans les années 1940 et 1950, il vous faut passer en revue les urbanisations apparues au cours de cette décennie. Vous devriez également réfléchir à l'existence d'un type particulier de typologie urbaine liée au pétrole. Je pense que le modèle de banlieue serait le premier changement de typologie, et il se développa avec une trame urbaine réticulaire ou organique. Mais cela commença à la fin des années vingt, avec le *Country Club* de Caracas et l'urbanisation de *Los Palos Grandes*, que plus tard, cette croissance urbaine s'accéléra entre les années 1940 et 1950.

Peut-être pouvez-vous faire une réflexion, que les premiers essais de croissance des banlieues développés à Caracas furent mis à profit et renforcés par les compagnies pétrolières. Ils s'approprièrent ces trames qui étaient similaires à leur pays d'origine. L'appropriation est une forme de création. Ils les adaptèrent à leur propre dynamique. C'est peut-être l'architecture qui permit cette adaptation, de nouveaux usages et de nouvelles typologies architecturales. A Caracas, ils firent un palimpseste de ce qui existait déjà. Les bâtiments devinrent de nouveaux points de repère ou de focalisation des urbanisations dans lesquelles ils étaient implantés, ce qui généra toute une série de changements (nouveaux habitants, nouvelles installations)

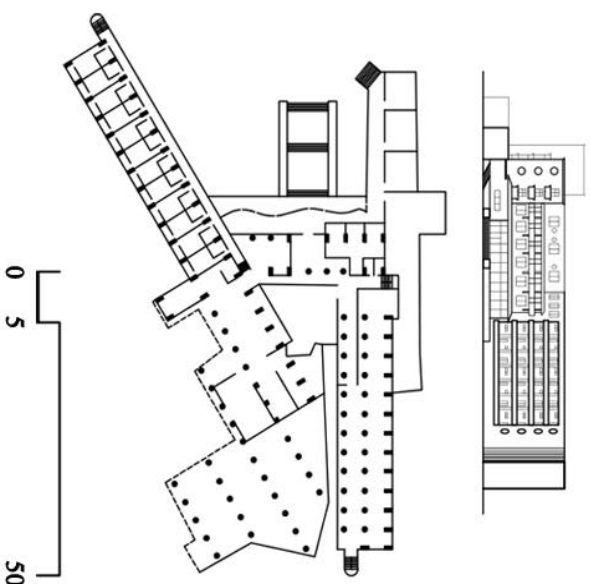
Annexe n° 14 – Brochure complète en grande du plan de diffusion du patrimoine industriel présent dans la ville de Caracas (DCP) à partir de la notion de ville-musée.

PATRIMOINE INDUSTRIEL DANS LA VILLE DE CARACAS



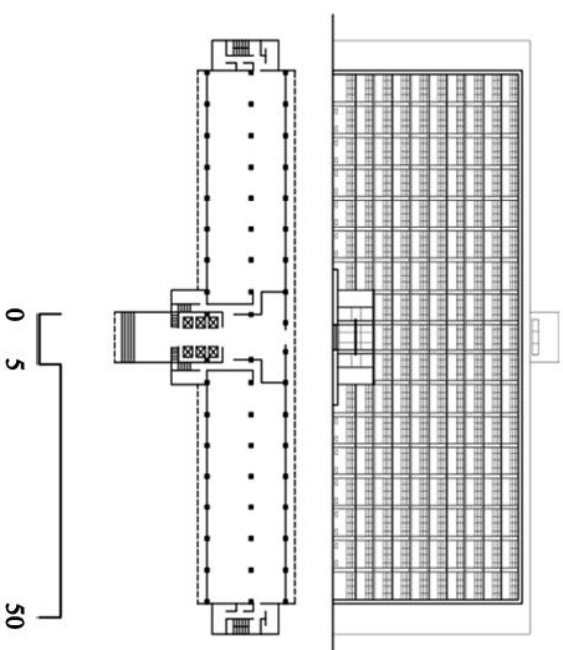
Hôtel Ávila

Architecte : Harrison & Foulhoux et en collaboration avec Max Abramovitz.
Année de construction : 1939 - 1945.
Localisation : Av. George Washington, urbanisation San Bernardino (Premier District Corporatif Pétrolier)
Style architectural : Éclectique
Type de bien : Patrimoine moderne et industriel.



Siège Creole Petroleum Corporation

Architecte : Lathrop Douglass.
Année de construction : Projet 1947-1949, élaboration 1953-1955.
Localisation : Av. La Facultad, urbanisation Los Chaguaramos (Deuxième District Corporatif Pétrolier).
Style architectural : Moderne.
Type de bien : Patrimoine moderne et industriel.

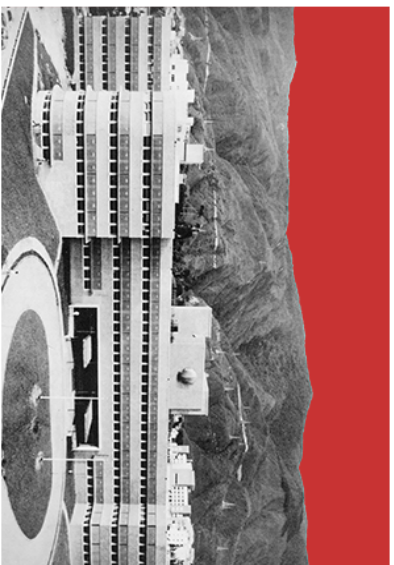


Depuis l'émergence de l'industrie pétrolière moderne aux États-Unis, de grandes transformations dans divers domaines (social, politique et économique) commencèrent à se produire dans ce pays, par la création de nouveaux paysages industriels, de nouvelles dynamiques sociales et de nouveaux modes de consommation.

Le cas de l'industrie pétrolière au Venezuela, bien que développé plus tard, n'échappa pas à cette réalité. L'avènement et le progrès de cette activité, menée par des corporations étrangères au début du XXe siècle, représenta l'un des changements les plus importants et les plus significatifs pour cette nation, puisqu'il s'agissait de son premier processus d'industrialisation. En conséquence, une nouvelle réalité se produisit, transformant un pays de tradition agricole et appauvri en une nation pétrolière aux ressources considérables. Cette impulsion économique vigoureuse permit à l'État vénézuélien et au secteur privé d'entreprendre de grands travaux, visant à la modernisation et à la construction d'un nouveau pays. Cependant, tous ces développements ne peuvent être considérés que comme des effets indirects de l'exploitation pétrolière, car l'impact de cette industrie fut très spécifique, à travers les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de cette activité industrielle (exploration-exploration-transport-raffinage-commercialisation).

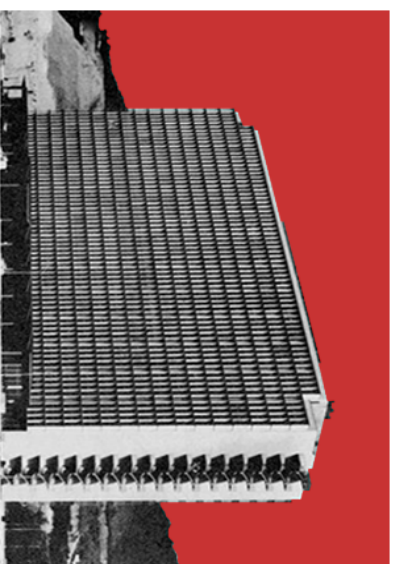
Néanmoins, ce panorama commença à changer suite à la catéation de divers événements tels que : la nationalisation de l'industrie pétrolière au Mexique et en Bolivie (1937-1938) ; le développement de la Seconde Guerre mondiale (1939-1945) ; la création d'un nouveau cadre légal pétrolier au Venezuela (1943), entre autres. Ces faits devinrent la formule clé qui motiva certaines corporations pétrolières à renforcer leurs intérêts sur le territoire vénézuélien, par le transfert d'une partie de leur siège au niveau mondial vers la capitale vénézuélienne. Ainsi, pour la première fois, l'industrie pétrolière devint visible à Caracas, grâce à la construction des bâtiments siège et à la réutilisation des trames urbaines de divers secteurs de la ville pour l'implantation du personnel administratif, entre les décennies 1940-1950.

En conséquence, la perception dans l'imaginaire collectif des dénommés Districts Corporatifs Pétroliers (DCP) fut générée. Dans ces secteurs, en outre, divers types de services et d'infrastructures se développèrent par des promoteurs privés, qui furent attirés par la présence des compagnies pétrolières et de leurs employés administratifs, ce qui donna à ces zones certaines caractéristiques des camps pétroliers vénézuéliens. Ainsi, cette brochure présente, d'une part, le patrimoine industriel laissé par l'industrie pétrolière dans la ville de Caracas, à travers la construction des bâtiments siège et la réutilisation des trames urbaines. D'autre part, il est possible de apprécier certains des bâtiments et des infrastructures promus par le secteur privé, qui desservirent les Districts Corporatifs Pétroliers.



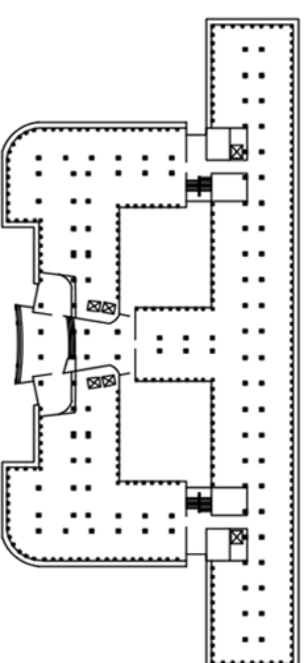
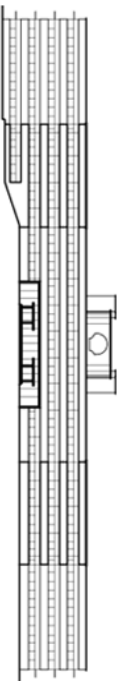
Siège Royal Dutch Shell

Architecte : Baggeley & Bradbury.
Année de construction : 1946 - 1950.
Localisation : Avenue Vollmer, urbanisation San Bernardino (Premier District Corporatif Pétrolier)
Style architectural : Académisme
Type de bien : Patrimoine moderne et industriel.

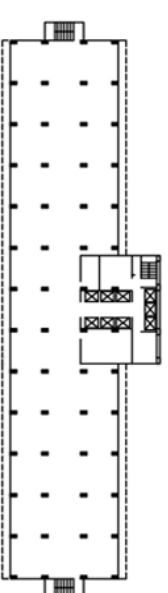
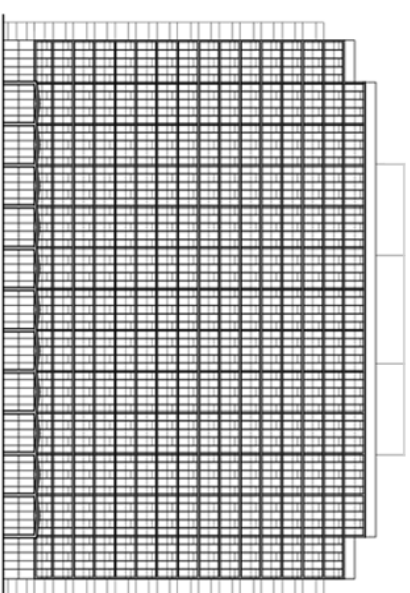


Siège Royal Dutch Shell Venezuela

Architecte : Diego Carbonell et Miguel Salvador.
Année de construction : 1957 - 1960.
Localisation : Av. Caracas, secteur de Chuao, (Deuxième District Corporatif Pétrolier).
Style architectural : Moderne.
Type de bien : Patrimoine moderne et industriel.



0 5 50



0 5 50



Siège Mobil Oil Company

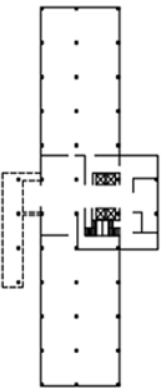
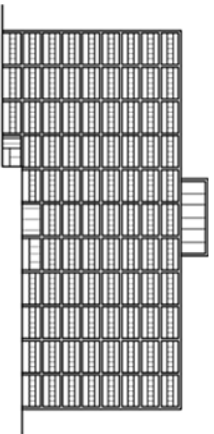
Architecte : Don Hatch.

Année de construction : 1957 - 1959.

Localisation : Av. Francisco de Miranda, urbanisation La Floresta (Troisième District Corporatif Pétrolier).

Style architectural : Moderne.

Type de bien : Patrimoine moderne et industriel.



Centre médical de San Bernardino

Ce centre médical, construit entre 1943 et 1947 et situé sur l'avenue Sorocaima à San Bernardino, était le lieu où les travailleurs des corporations pétrolières recevaient des soins médicaux, en raison des accords que ces compagnies avaient avec cette institution.

Sears de San Bernardino



Dans ce bâtiment, inauguré en 1955 et situé sur l'avenue Urdaneta, se trouvait l'un des grands magasins de la chaîne américaine Sears Roebuck, qui approvisionnait les employés du premier District Corporatif Pétrolier (actuellement inexistant).



Bâtiment Casa de Italia

À l'intérieur de ce bâtiment, situé sur l'avenue Urdaneta et ouvert en 1957, il y avait un cinéma qui travaillait pour les ouvriers du premier District Corporatif Pétrolier. De plus, la Royal Dutch Shell loua quelques espaces avant de s'installer à l'est de la ville.

Sears de Bello Monte



En 1950, la transnationale américaine Sears Roebuck inaugura son premier siège dans la ville de Caracas, sur l'avenue principal de Bello Monte, ce qui représenta l'introduction d'une nouvelle dynamique de consommation. Ce grand magasin desservait le deuxième District Corporatif Pétrolier (actuellement inexistant).



Centre vénézuélien américain

Association fondée en 1941, dont le siège se trouve dans l'avenue principale de Las Mercedes, et qui avait pour objectif de renforcer les liens d'amitié entre les peuples du Venezuela et des États-Unis, par l'échange culturel et l'enseignement de leurs langues.

The United Christian Church



Construit en 1943 et situé dans la rue La Arboleda de l'urbanisation El Bosque, elle devint un lieu de culte pour la communauté anglophone et les travailleurs des corporations pétrolières de la ville de Caracas.



Centre commercial Canaima

Achévé en 1964 et situé sur l'avenue Francisco de Miranda, le centre commercial Canaima disposait de plusieurs services tels qu'un cinéma, une discothèque, une librairie et un bowling, entre autres. Ces services couvraient les besoins des employés du troisième District Corporatif Pétrolier (actuellement inexistant).



Siège Venezuelan Atlantic Refining

Architecte : Angelo De Sapio.

Année de construction : 1957.

Localisation : Av. Andrés Bello, urbanisation Los Palos Grandes (Troisième District Corporatif Pétrolier).

Style architectural : Moderne.

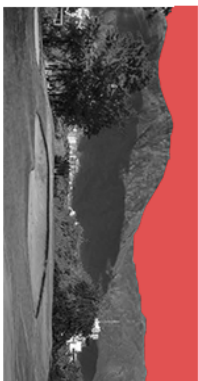
Type de bien : Patrimoine moderne et industriel.



Auto-cinéma Los Chaguaramos

En 1949, le premier auto-cinéma d'Amérique latine fut créé au bout de l'avenue La Colina dans le secteur de Los Chaguaramos, qui desservait les travailleurs du deuxième District Corporatif Pétrolier. Il avait une capacité de 250 véhicules (actuellement inexistant).

Valle Arriba Gulf Club



Situé dans le deuxième District Corporatif Pétrolier, ce secteur fut construit en 1942 comme zone de loisirs pour les travailleurs des corporations pétrolières, car ils ne pouvaient pas utiliser le seul terrain de golf qui existait auparavant dans le Caracas Country Club.



Hôtel Tamanaco

Construit en 1953, ce grand hôtel situé au bout de l'avenue principale de Las Mercedes, remplaça l'hôtel Ávila comme le centre hôtelier le plus important de la ville, devenant l'épicentre des événements corporatifs des compagnies pétrolières.

Centre commercial Las Mercedes



Construit en 1955 et installé sur l'avenue principale de Las Mercedes, ce centre commercial et supermarché était le premier du genre dans la ville de Caracas, ce qui représentait l'introduction d'un nouveau modèle de service, généré par la présence des travailleurs du deuxième District Corporatif Pétrolier.

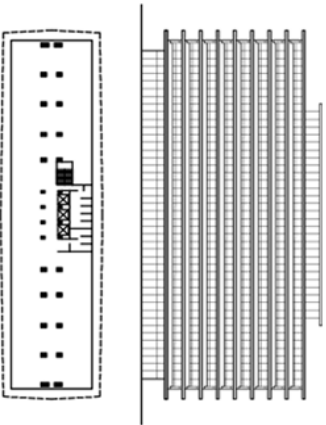
Le premier District Corporatif Pétrolier fut constitué par l'hôtel Ávila, le bâtiment siège de la Royal Dutch Shell (RDS) dans l'urbanisation de San Bernardino, et la présence de la Standard Oil Company New Jersey (SOC New Jersey) dans le secteur de La Candelaria. Toutefois, cette brochure ne fait pas référence à cette dernière compagnie, car elle maintint une logique de location et non de construction de ses propres bâtiments, et ne peut donc pas faire partie du patrimoine industriel de la ville de Caracas. En outre, la perception de ce district culmina avec le transfert de l'hôtel Ávila aux hommes d'affaires vénézuéliens et le déménagement de Royal Dutch Shell et de la Standard Oil Company dans un autre secteur de la ville, en raison du manque d'espace.

Le deuxième District Corporatif Pétrolier représenta le remplacement du premier district, et était composé du siège de Creole Petroleum Corporation (CPC), anciennement SOC New Jersey, et de Royal Dutch Shell Venezuela (RDSV), anciennement RDS. Il se développa approximativement dans les secteurs de Santa Monica, Los Chaguaramos, Las Mercedes, Valle Arriba et El Rolsal, où se trouvait le personnel administratif de ces corporations pétrolières.

Le troisième District Corporatif Pétrolier fut constitué par les sièges de différentes compagnies pétrolières telles que Mobil Oil Company (MOC) et Venezuela Atlantic Refining Company (VARCO), il ne représentait donc pas le remplacement du district précédent. Il se développa entre les urbanisations de La Floresta et de Los Chaguaramos à l'est de la ville de Caracas.

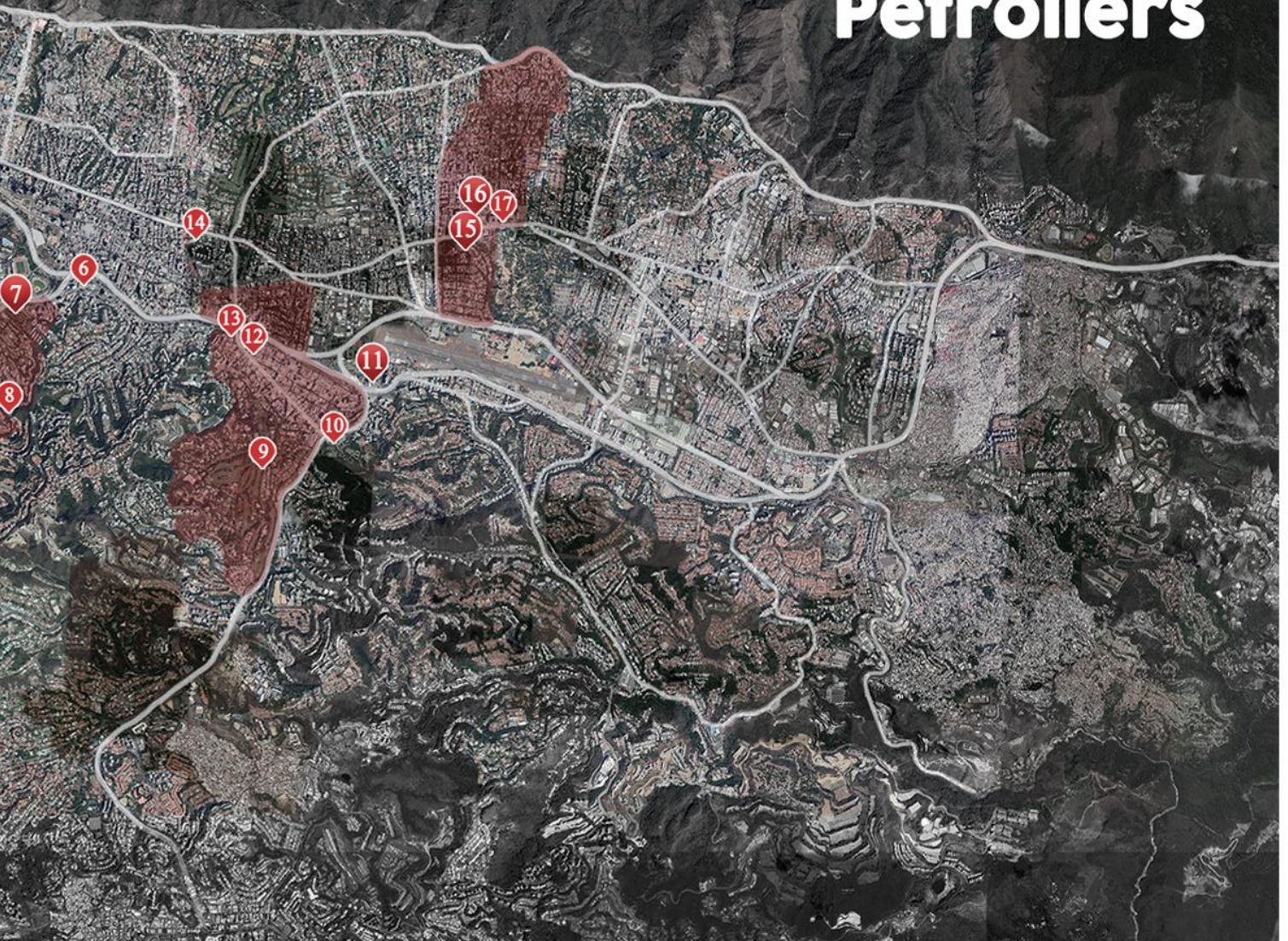
Il convient de noter que, ces corporations pétrolières avaient décidé de s'installer entre les urbanisations précédemment mentionnées ; car celles-ci représentaient des secteurs privilégiés de la capitale vénézuélienne. De cette manière, ces compagnies pouvaient garantir à leurs employés une qualité de vie similaire à celle dont ils bénéficiaient dans leur pays d'origine. En conséquence, et comme nous l'avons établi précédemment, avec le développement ultérieur de nouvelles infrastructures par l'État vénézuélien et des promoteurs privés, ces secteurs commencèrent à partager certaines caractéristiques développées dans les camps pétroliers vénézuéliens (ségrégation socio-spatiale du contexte local, indépendance économique et des services, et organisation).

Également, il y a lieu de souligner que, malgré les progrès de la ville et l'impact que ces entreprises générèrent, à partir de 1959, sous un nouveau front politique après celui de Marcos Pérez Jiménez, la politique de la fin des concessions fut établie. Cela eut pour conséquence que les compagnies pétrolières cessèrent d'investir dans le pays, consommant le capital déjà investi et, par conséquent, mettant fin à la période de construction de bâtiments siège dans la capitale vénézuélienne. Ultrieurement, avec la nationalisation de l'industrie pétrolière au Venezuela, le cycle de l'incidence et de la perception de cette industrie dans la ville de Caracas (par compagnies étrangères) fut mis fin ; ce qui, comme nous l'avons déterminé, se fit à travers le développement des Districts Corporatifs Pétroliers.



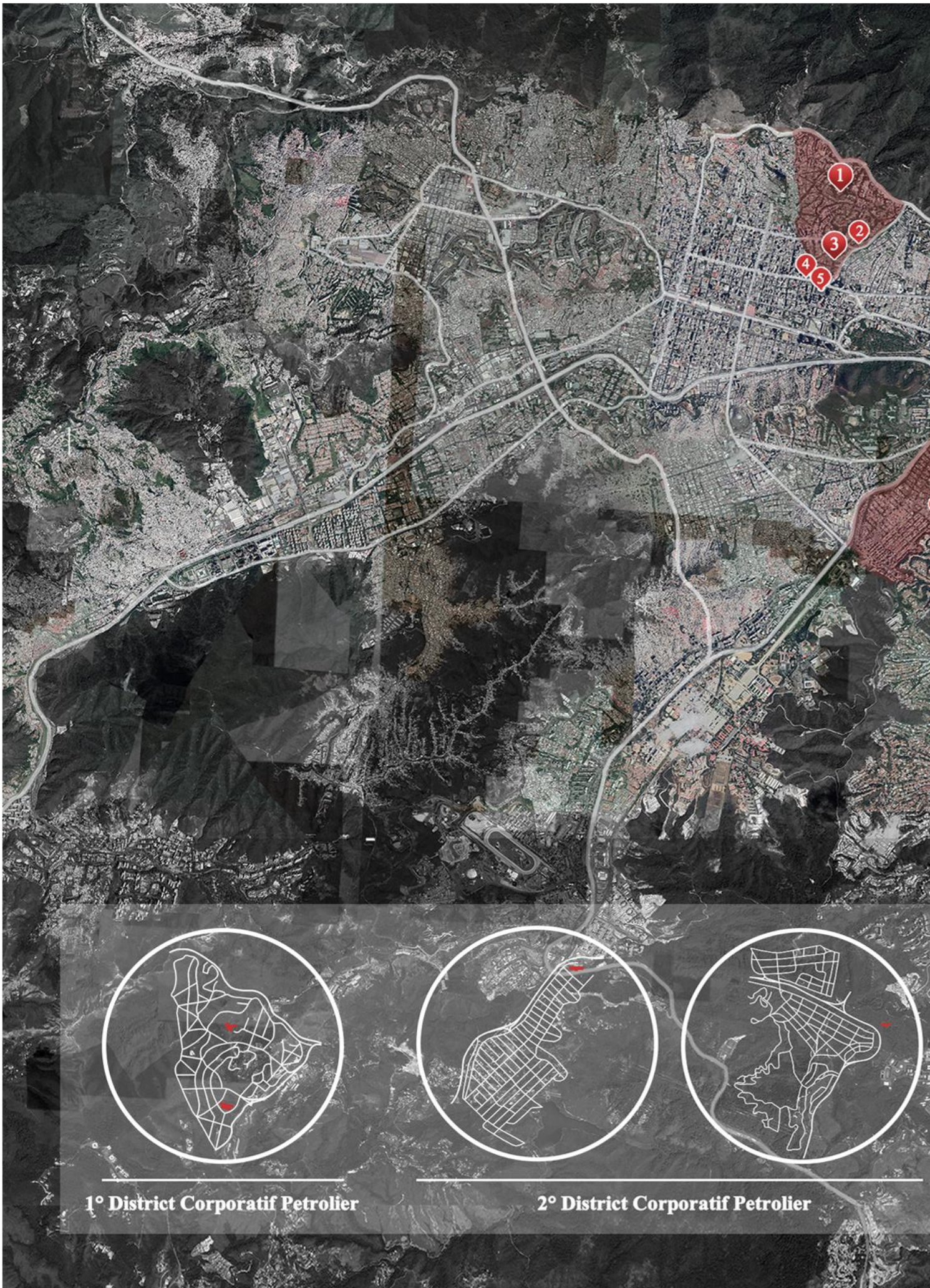
0 5 50

Approximation des Districts Corporatifs Pétroliers



3° District Corporatif Pétrolier

- | | |
|---|--|
| [1] Hotel Ávila | [10] Hôtel Tamanaco |
| [2] Centre médical
de San Bernardino | [11] Siège de RDSV |
| [3] Siège de RDS | [12] Centre commercial
Las Mercedes |
| [4] Sears de San Bernardino | [13] Bâtiment CVA |
| [5] Bâtiment Casa de Italia | [14] Eglise The United
Christian Church |
| [6] Sears de Bello Monte | [15] Siège de MOC |
| [7] Siège de CPC | [16] Siège de VARCO |
| [8] Auto-cinéma
Los Chaguaramos | [17] Centre commercial
Canaima |
| [9] Valle Arriba Country Club | |



1° District Corporatif Pétrolier

2° District Corporatif Pétrolier

PROJEC TUTORÉ

La transmission et la codification du savoir-faire dans la charpenterie navale

Abstract

Historically, human beings have used language and communication to transmit their skills and knowledge from generation to generation. This fact has allowed the creation of a cycle of evolution between the information acquired and transmitted from the different trades developed by man, through several methods. Based on this postulate and within the framework of the Erasmus Mundus TPTI master's degree, the analysis and reflection of the process of transmission and codification of know-how specifically are addressed into shipbuilding. The aim is to determine the role played by the atelier and the tools as elements of knowledge transmission and codification.

Therefore, through this section, we explore the approach of different authors about the notion of know-how and its transmission. Likewise, it deals with the most crucial features of shipbuilding in the periods of maximum progress (XVI - XVIII) in a global context. Consequently, are studied the knowledge development and transfer of this activity into present-day time in the city of Sfax and the islands of Kerkennah in Tunisia.

Ce texte fait partie d'un projet de recherche collectif dans le cadre du Master Erasmus MundusTPTI (Techniques, Patrimoine et Territoire de l'Industrie). Ce programme d'études est développé dans trois universités européennes différentes : Université de Paris 1 Panthéon Sorbonne (France); *Università degli Studi di Padova* (Italie) et *Universidade de Évora* (Portugal). En outre, il existe la possibilité d'une mobilité spéciale qui a lieu dans différentes villes d'Europe, d'Afrique et d'Amérique latine. Par conséquent, l'objectif principal de ce master est de former des professionnels du monde entier avec de différents domaines professionnels, à la conservation et à la valorisation du patrimoine industriel. De même, dans le cadre de ce programme, l'interrelation des disciplines est encouragée par des activités de groupe appelées "Projet Tutoré", dont le but est de produire une recherche collective sur de multiples sujets et de différents points de vue.

Dans ce cadre, la ligne de recherche présentée dans cette section est développée sous les directrices du "Projet Tutoré", et qui aborde comme objet d'étude la transmission et la codification du savoir-faire en matière de construction navale, à travers l'histoire jusqu'à nos jours. L'objectif principal de cette recherche collective est de développer une exhibition virtuelle (à travers la page web <https://savoirtchnique.wixsite.com/cosafar>) où les informations collectées pendant les deux années de recherche de ce projet seront partagées et diffusées. D'autre part, et comme élément vital pour la compréhension globale de cette étude, c'est la nature interdisciplinaire de celle-ci, avec la participation de différents professionnels et approches :

- « Le vocabulaire technique dans la transmission du savoir-faire » par Amandine Le Porc (géographe).
- « La Transmission du savoir-faire à travers la mise en image (film et photographie) » par Eduardo Calles (Architecte).
- « Le transfert et le métissage du vocabulaire technique » analysé George Naba (Architecte).
- « La transmission du savoir-faire à travers la représentation artistique » par Hajer Khaldi (Artiste).
- « Enjeux et limites de la patrimonialisation des savoir-faire » par Richard Epop (Historien).
- « La transmission et codification du savoir-faire à travers le chantier naval et les outils (à la ville de Sfax et les îles de Kerkennah » par Fabrizio Vazquez (Architecte).

1. La transmission et codification du savoir-faire à travers le chantier naval et les outils

La transmission des connaissances est un acte inhérent à l'être humain. Depuis le développement et l'utilisation du langage et de la communication, l'homme a réussi à transmettre de génération en génération ses compétences et ses connaissances acquises par l'expérience. Grâce à ce processus, trois points décisifs furent générés qui contribuèrent au transfert de connaissances :

- Élargir l'information beaucoup plus rapidement.
- Préserver les leçons apprises à travers les générations.
- S'appuyer sur les connaissances du passé pour avoir une perspective plus approfondie¹.

Ainsi se créa un cycle qui permit l'évolution continue des différents métiers créés et développés par l'être humain. Cependant, outre la langue et la communication, il existe d'autres variables qui contribuent et facilitent le transfert de connaissances ou de savoir-faire dans chacun des métiers exercés par l'homme. Partant de ce postulat, nous nous demandons quelles sont ces variables qui contribuent à la succession du savoir-faire, comment s'effectue la transmission du savoir-faire ? Et quels sont les meilleurs outils ou stratégies pour protéger le savoir-faire ?

Sans aucun doute, ce sont là quelques-unes des questions clés qui nous aideront à comprendre comment se fait la transmission du savoir-faire, notamment dans le domaine des chantiers navals de la ville de Sfax et des îles de Kerkennah, qui seront nos études de cas à cette occasion. Toutefois, avant de commencer notre analyse, nous devons prendre en compte deux notions pertinentes Qu'est-ce que le savoir-faire ? Et qu'est-ce que la transmission du savoir-faire ? Plus tard, nous pourrons étudier comment se déroule le processus de construction des navires à Sfax et à Kerkennah et quels sont les variables et les éléments qui permettent et facilitent le transfert de savoir-faire dans ce métier qui a été si important tout au long de l'histoire de l'humanité jusqu'à nos jours et qui, par conséquent, mérite d'être sauvegardé et diffusé.

¹ Dettmer, Phillip, *¿Qué Pasó Antes de la Historia? Orígenes Humanos*, Kurzgesagt - In a Nutshell, 2016, 10 minutes.

2. La transmission du savoir-faire

Avant d'analyser les différents facteurs qui contribuent à la transmission du savoir-faire dans le cas des chantiers navals, nous devons garder à l'esprit ce qu'est le savoir-faire ? ; ce qu'est la transmission du savoir-faire ? et comment se fait la transmission du savoir-faire ? Pour répondre ces questions, nous allons maintenant citer quelques auteurs et leurs approches :

- Raghu Garud affirme que :

« Le savoir-faire est créé par un processus d'« apprentissage par la pratique » (...). L'apprentissage par la pratique est un processus par lequel les connaissances sur la façon d'exécuter une tâche s'accumulent avec l'expérience au fil du temps. L'expérience antérieure dicte souvent les possibilités d'apprentissage futures, ce qui fait de ce processus un phénomène cumulatif et dépendant du parcours »².

- Hayne W. Reese détermine que :

« L'apprentissage par la pratique signifie apprendre des expériences résultant directement à partir de ses propres actions, par opposition à l'apprentissage de regarder les autres travailler, de lire les instructions des autres ou des descriptions, ou écouter les instructions ou les conférences des autres »³.

- Marie-Noëlle Chamoux (2010) dit que :

« Par savoir-faire techniques, on entend l'ensemble des connaissances et savoirs humains, conscients ou inconscients, qui permettent la mise en œuvre d'une technique. Les savoir-faire peuvent être gestuels et intellectuels, collectifs et individuels, et ils dépendent toujours à la fois des rapports des hommes entre eux et des rapports entre les hommes et les lois de la matière »⁴.

² Garud, Raghu, « On the distinction between know-how, know-what, and know-why », *Advances in strategic management*, Vol. 14, 1997, p. 84. Citation originale : « Know-how is created by a process of « learning-by-doing » (...). Learning-by-doing is a process whereby knowledge about how to perform a task accumulates with experience over time. Prior experience often dictates future learning possibilities, thereby rendering this process a cumulative and path-dependent phenomenon ».

³ Reese, Hayne W., « The learning-by-doing principle », *Behavioral development bulletin*, Vol. 17, n° 1, 2011, p. 1. Citation originale : « Learning by doing means learning from experiences resulting directly from one's own actions, as contrasted with learning from watching others perform, reading others' instructions or descriptions, or listening to others' instructions or lectures ».

⁴ Chamoux, Marie-Noëlle, « La transmission des savoir-faire : Un objet pour l'ethnologie des techniques ? », *Techniques & Culture*, 2010. Mis en ligne le 30 janvier 2013. Consulté le 5 février 2020. URL : <https://journals.openedition.org/tc/4995>

- L'observatoire paritaire, prospectif et analytique des métiers et qualifications de la métallurgie dans son guide de transmission des savoirs et savoir-faire dit que :

D'un côté, le savoir-faire c'est une « pratique de travail, manière de faire (...) ensemble de connaissances, des informations acquises par les études, par l'expériences, utilisées pour réaliser l'activité ».

D'autre côté, la transmission du savoir-faire « C'est une action de formation (...). La transmission a lieu entre une personne que l'on nommera « le sachant » qui transmet son savoir et son savoir-faire à « l'apprenant ». Lorsque nous parlons d'une démarche de transmission, il s'agit de l'ensemble des étapes en amont, pendant et après la transmission »⁵.

- Thomas Davenport et Laurence Prusak (1998) affirment que :

« Le transfert de connaissances implique deux actions : la transmission (envoi ou présentation des connaissances à un destinataire potentiel) et l'absorption par cette personne ou ce groupe. Si la connaissance n'est pas absorbée, elle n'a pas été transférée. Le simple fait de rendre le savoir disponible n'est pas un transfert. L'accès est nécessaire mais en aucun cas suffisant pour garantir que les connaissances seront utilisées. L'objectif du transfert de connaissances est d'améliorer la capacité d'une organisation à faire les choses, et donc d'augmenter sa valeur »⁶.

3. Bref contexte historique

La construction de bateaux a été un métier remarquable dans l'histoire du progrès humain. Rappelons que jusqu'à il y a quelques décennies, la mer était l'un des moyens de transport les plus utilisés, donc il était possible de naviguer autour du monde, de faire du commerce et d'explorer des terres inconnues. Depuis le début de la construction navale jusqu'à aujourd'hui, ce métier a évolué sous divers aspects, tant en termes de matériaux, d'outils, d'organisation, de

⁵ L'observatoire paritaire, prospectif et analytique des métiers et qualifications de la métallurgie, « Guide méthodologique transmission des savoirs et savoir-faire », rapport réalisé en 2018, p. 9, 88.

⁶ Davenport, Thomas et Prusak, Laurence, *Working Knowledge: How Organizations Manage What They Know*, Boston, Harvard Business School Press, 1998, p. 101. Citation originale : « Knowledge transfer involves two actions: transmission (sending or presenting knowledge to a potential recipient) and absorption by that person or group. If knowledge is not absorbed, it has not been transferred. Merely making knowledge available is not transfer. Access is necessary but by no means sufficient to ensure that knowledge will be used. The goal of knowledge transfer is to improve an organization's ability to do things, and therefore increase its value ».

méthodes de construction que d'utilisations. Cette évolution, d'une part, est due aux différentes relations et influences qui existent entre les chantiers navals et les artisans qui doivent se déplacer, et, d'autre part, au transfert de connaissances entre parents et enfants ; entre maîtres artisans et apprentis.

« Apprendre le métier signifiait qu'il n'y avait parfois pas de lieu fixe pour vivre, car de nombreux charpentiers devaient se déplacer là où le travail était effectué, comme cela s'est produit dans les colonies et les villes qui se sont développées en Amérique, formant de petits chantiers navals sur la plage pour créer certains des plus importants en Amérique latine, comme La Havane ou Guayaquil »⁷.

Il y eut également des périodes de grands changements et de progrès. Par exemple, au cours des XVIe, XVIIe et XVIIIe siècles, de grands progrès furent réalisés dans la construction et la conception des navires. Cette progression se superpose aux différents voyages et traversées effectués par les différents empires à la recherche de nouvelles terres et de nouvelles routes commerciales. Il convient de noter que pour un empire ou un pays souhaitant maintenir un contrôle politique et commercial, la performance sur les mers était vitale⁸. Au cours de ces siècles, il y avait deux types de navires, d'une part, les grands navires de guerre et de commerce, avec des dimensions, des matériaux et des techniques de construction spécifiques. D'autre part, les bateaux qui effectuaient des tâches spécifiques pour la ville comme la pêche. Bien que ces derniers étaient plus petits, ils présentaient également des caractéristiques uniques : ils devaient être à la fois puissants et silencieux, afin de ne pas effrayer les poissons (quelle que soit leur taille).⁹.

En dehors de ces deux types de navires, les artisans devaient travailler non seulement dans les chantiers navals. Selon Joaquín López, Félix Moreno et Juan Carlos Mejías, les charpentiers navals devaient travailler aussi bien sur les plages que dans les ateliers de construction, ainsi que sur les navires de guerre ou de commerce. Ils devaient alors résoudre tout dommage au

⁷ López Martínez Joaquín, Moreno Sorli Félix et Mejías Taveró Juan Carlos (dir.), *Libreta de notas de un carpintero de Ribera. Un oficio y una vida en el Cabanyal*, Valencia, Alfa Delta Digital S.L., 2014, p. 25. Citation originale : « El aprendizaje del oficio provocaba que en ocasiones no se dispusiera de un lugar fijo donde vivir, ya que eran muchos los Carpinteros se debían que desplazarse allí donde estaba el trabajo, tal y como ocurrió en los asentamientos y ciudades que se desarrollaron en las Américas, formándose pequeños astilleros en la playa hasta llegar a crearse algunos de los más importantes de la América Latina, como el de La Habana o Guayaquil »

⁸ *Ídem*.

⁹ Candiani, Guido, « Une tradition différente : La construction des navires de guerre à voile à Venise du milieu du XVIIe siècle au début du XVIIIe siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 84, 2012, p. 293 | Rivera Medina, Ana María, « Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la modernidad », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 2, 1998, p. 60-61.

navire, quelle que soit sa situation géographique, faute de quoi la vie de tout l'équipage et du navire pouvait être en danger¹⁰.

Il y a lieu également de souligner que, comme l'indique Francisco Fernández, la plupart des « chantiers navals », qui n'étaient pas situés dans les grands ports, apparurent comme des ateliers de travail, dans le but d'apporter un soutien aux navires sur les nouvelles routes commerciales, qui ensuite évoluèrent et augmentèrent en taille. Cependant, même si au début les chantiers navals n'étaient pas importants, certaines conditions devaient être remplies pour leur création :

- Avoir une structure en bois, stable pour construire ou réparer in situ.
- Que les dimensions des navires à construire ou auxiliaires ne pouvaient pas être réalisées par un seul homme ou un petit groupe, c'est-à-dire qu'il fallait un grand groupe d'artisans et de spécialistes.
- Que des bateaux étaient constamment construits ou réparés pour justifier l'affectation d'une terre de grande valeur économique et stratégique telle que la côte¹¹.

En conclusion, il fallait une route commerciale maritime importante et bien établie pour avoir besoin d'un chantier naval, pour la construction et la réparation de navires commerciaux ou de guerre. « En parallèle, les personnes qui vivent et travaillent autour des installations durent évoluer. D'autre part, si au début ceux qui construisent les navires sont ceux qui les utilisent, la complication du commerce et du trafic maritime fit apparaître la figure de l'armateur comme une personne différente de celle du propriétaire, et aussi du navigateur »¹².

4. Transmission et codification de savoir-faire aujourd'hui à la ville de Sfax et les îles de Kerkennah

Bien qu'il n'ait pas été mentionné dans le segment précédent, et bien que les matériaux, les techniques et les outils pour la construction des navires aient évolué, même les processus

¹⁰ López Martínez Joaquín, Moreno Sorli Félix et Mejías Taveró Juan Carlos (dir.), *Libreta de notas de un carpintero de Ribera. Un oficio y una vida en el Cabanyal*, Valencia, Alfa Delta Digital S.L., 2014, p. 26.

¹¹ Site web officiel de l'Université polytechnique de Madrid. Consulté le 5 février 2020. http://oa.upm.es/1894/2/FERNANDEZ_GONZALEZ_PON_2000_01.pdf

¹² *Idem*. Citation originale : « Paralelamente debieron evolucionar las personas que viven y trabajan alrededor de las instalaciones. Por otra parte, si al principio los que construyen las naves son los que las usan, la complicación del comercio y el tráfico marítimo trajeron la figura del armador como persona distinta del propietario, y también del navegante ».

d'élaboration artisanale¹³ conservent aujourd'hui de nombreuses caractéristiques des constructions navales d'il y a quelques siècles, et comme exemple de ce savoir-faire et de cette tradition de construction, nous pouvons le trouver dans le port de la ville de Sfax et dans les ateliers de construction des îles Kerkennah. Les deux secteurs se consacrent en grande partie à la pêche.

Auparavant, la construction d'un bateau était soumise à une série d'étapes et d'études qui devaient être réalisées. Toute fabrication commença avec un client, avec certains besoins et spécifications. Sur la base de toutes les exigences, tant le modèle, la taille, l'utilisation et l'endroit où le bateau fonctionnerait, le maître artisan et ses spécialistes devaient concevoir et étudier les solutions possibles. Ces analyses portèrent sur la résistance latérale de l'eau, les effets du vent sur la coque et les mâts, la stabilité en tangage et le développement des parties courbes, afin que les navires puissent effectuer leur travail dans n'importe quel contexte, ce qui, selon Patrice Pomey et Eric Rieth, pourrait être :

- Espaces en eau profonde.
- Zone côtière.
- L'espace de l'archipel.
- L'espace lagunaire.
- Espace fluvio-maritime¹⁴.

Une fois tous les calculs et études effectués, le navire se construisait en tenant compte des matériaux nécessaires pour chaque partie du navire, que ce soit la structure, le revêtement, etc. En plus des processus de séchage et de durcissement que devait recevoir chacun des types de bois à utiliser, pour garantir l'intégrité et la durée de vie du bateau¹⁵. Tout au long de ce processus d'analyse, de construction et d'aménagement du bateau, cela se faisait au sein de l'atelier, et grâce à l'organisation, aux outils, aux gestes et à la transmission orale et pratique, les connaissances furent maintenues, diffusées et conservées de génération en génération¹⁶.

Grâce à ces caractéristiques et aux modes de fonctionnement des anciens chantiers navals, on peut dire qu'une partie de ces connaissances et de ce savoir-faire ont été conservée jusqu'à

¹³ « L'élaboration artisanale » dans la construction de bateaux fait référence à la fabrication de bateaux en bois, le plus souvent fabriqués directement par l'homme.

¹⁴ Afane, Émilien, « L'adaptation des navires aux espaces de navigation durant l'Antiquité tardive en Méditerranée », *e-Phaistos*, Vol I, n° 1, 2012, p. 52-53.

¹⁵ Aranda y Antón, Gaspar, « La carpitería y la industria naval en el siglo XVIII », *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia Naval*, n° 33, 1999, p. 25.

¹⁶ Parent, Mathieu, « La vie et l'horizon des savoirs artisanaux et traditionnels en construction navale au Québec. Rencontres avec des artisans de la vallée du St-Laurent », thèse en anthropologie, Université Laval à Québec, 2014, p. 38-39.

nos jours. Aujourd'hui, d'une certaine manière, le même processus se produit pour l'exécution et la construction d'un navire. Tant à Sfax que dans les îles Kerkennah, chaque bateau fabriqué part d'un client et de spécifications spécifiques, cependant, il existe déjà plusieurs modèles qui sont proposés au client. Le maître artisan doit également connaître l'utilisation et l'emplacement du bateau. En effet, les eaux entre la ville et les îles ont des courants très forts et de grandes profondeurs. C'est pourquoi ces informations sont très importantes pour l'élaboration du bateau, et aussi, si le bateau doit exercer ses activités près du rivage ou dans des eaux plus profondes. Toutes ces variables influenceront la conception et le modèle du bateau.

Une autre différence entre les anciens chantiers navals et ceux présents dans la ville et les îles est que, auparavant, les ateliers devaient être le plus près possible du rivage, tant pour le processus de trempage et de séchage du bois que pour pouvoir aménager le bateau et le mettre à l'eau. Aujourd'hui, grâce à l'évolution de nombreux facteurs, les bateaux peuvent être déplacés de l'atelier vers l'eau. Cependant, les chantiers navals sont encore relativement proches de la mer, dans les ports.

Une fois que le modèle a été défini avec le client et que toutes les spécifications ont été établies, le bateau est construit. Selon Abdelhamid Barkaoui et Eric Rieth, il existe 5 étapes générales pour la construction de bateaux de pêche artisanale à Sfax et dans les îles de Kerkennah :

- Mettre en place la structure axiale composée de la quille.
- La mise en place de pièces transversales de la charpente constituées par les membrures et appelées « gabariés » avec l'aide provisoirement de petites réglettes horizontales, qui aide aussi pour le donner la forme au bateau.
- Renforcer l'squelettes avec des bandes horizontales et aussi avec l'aide de la partie au fond du bateau.
- La mise en place des bordages du pont avant et arrière et aussi l'assemblage du pavois à la base duquel sont aménagées les gouttières de forme triangulaire ou demi-circulaire servant à évacuer les eaux du pont.
- L'assemblage de virures de la préceinte basse vers le ventre ou le bouchain en direction de la quille (figure n° 1)¹⁷.

¹⁷ Barkaoui Addelhamid et Rieth Eric (dir.) *Histoire et mémoire de la construction navale vernaculaire aux îles Kerkenna Tunisie*, Sfax, CAEU Med Ali Editions, 2014, p. 19-23.

C'est dans la conception et surtout lors de la construction des bateaux que l'on peut apprécier la transmission du savoir-faire. Comme nous l'avons déjà dit, dans le passé, le transfert de connaissances se faisait au sein de l'atelier : par des gestes, des processus, l'organisation de l'atelier, des outils et la transmission orale. Aujourd'hui, ce processus se déroule, pourrait-on dire, de la même manière, avec toutefois quelques changements. En étant à l'intérieur de l'atelier, on peut sentir et apprécier le savoir-faire ; la façon dont les maîtres artisans transfèrent et transmettent verbalement et gestuellement à leurs élèves les connaissances techniques de la construction des bateaux, du processus de conception et d'accord avec le client, à l'aménagement du bateau.

Un étudiant régulièrement en formation au sein de l'atelier doit, pendant les deux premières années environ et en fonction de ses capacités, se contenter d'observer et d'aider les maîtres artisans peu à peu. Ici, vous pouvez comprendre que l'atelier est au cœur du processus d'apprentissage. L'observation des processus et la collaboration progressive montrent que les étudiants peuvent, après un certain temps, commencer à construire leur premier bateau en tant qu'artisan et non en tant qu'assistant, car ils ont déjà assimilé les connaissances théoriques et pratiques.

Les outils sont un autre élément qui contribue sans aucun doute au transfert de connaissances. Bien que dans le passé on n'utilisait que des outils que l'on appelle aujourd'hui des outils artisanaux, il existe aujourd'hui un mélange entre ce type d'instruments et les instruments électriques. A partir du travail de terrain effectué dans la ville de Sfax et dans les îles Kerkennah, nous pûmes constater qu'il n'y a pas de contraste notable entre la qualité des finitions offertes par les outils manuels et électriques. La différence réside avant tout dans la rapidité et la précision offertes par les outils électroniques, mais il existe encore un savoir-faire qui est transmis par leur intermédiaire.

Après la construction et le montage du bateau, une autre étape se poursuit « Le calfatage et la peinture ». Dans ce processus, d'après Abdelhamid Barkaoui et Eric Rieth, il s'agit de remplir les espaces vides entre les planches de bois avec des cordes de chanvre (étoupe). Ensuite, les artisans doivent appliquer la peinture, mais il faut noter que la couleur de la peinture dépend de la zone où les bateaux seront ancrés¹⁸. On pourrait dire que la construction d'un bateau, outre ses apports et la transmission d'un savoir-faire et d'une expertise technique, représente aussi une

¹⁸ Barkaoui Addelhamid et Rieth Eric (dir.) *Histoire et mémoire de la construction navale vernaculaire aux îles Kerkenna Tunisie*, Sfax, CAEU Med Ali Editions, 2014, p. 19-23.

culture et son identité¹⁹. Par exemple, dans le cas de la ville de Sfax et des îles de Kerkennah, les bateaux nous parlent d'une société ayant une tradition de construction de bateaux, de pêche et une présence ancestrale dans la mer.

Également, on pourrait dire que l'histoire maritime en général a une continuité, en termes de pratiques de construction, d'instruments et de savoir-faire. Différentes influences ont existé et existent encore aujourd'hui entre des régions voisines, qui partagent une façon de penser et de construire des bateaux. Il existe cependant différentes manières et procédures pour construire un bateau, mais nous pouvons trouver une logique commune de création et de fabrication, qui est due aux différentes influences entre les régions et les artisans. Cela est possible car, il y a toujours eu des relations politiques et économiques, des échanges et des influences culturelles qui ont permis l'évolution d'une histoire commune jusqu'à aujourd'hui.

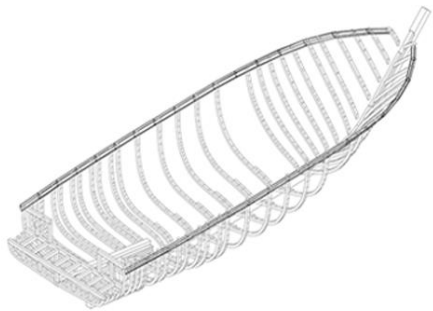
¹⁹ Montanez, Manuel, « Les bateaux traditionnels de Bénarès, regards sur une technique de construction », *e-Phaistos*, Vol I, n° 1, 2012, p. 39-49.



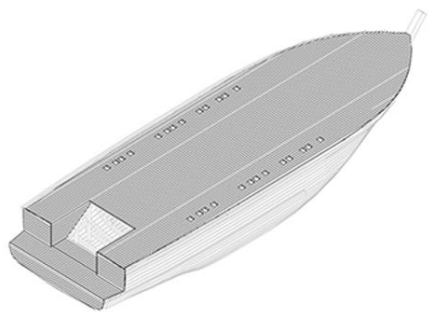
Étape générale n° 1



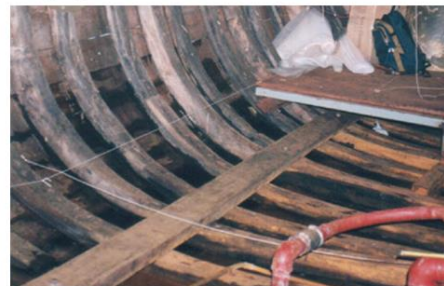
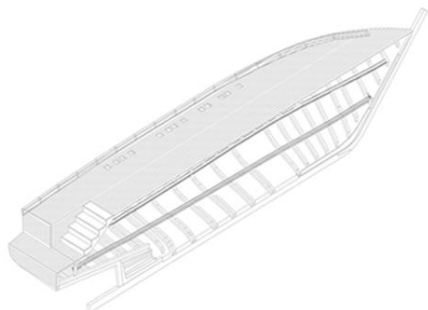
Étape générale n° 2



Étape générale n° 3



Étape générale n° 4



Étape générale n° 5

Figure n° 1 – 5 étapes générales pour la construction de bateaux de pêche artisanale à Sfax et dans les îles de Kerkennah. Source : Ivelic K., Boris, *Embarcación Amereida y la épica de fundar el mar patagónico*, Valparaiso, Ediciones Universitarias de Valparaiso, 2005, p. 74-100.

CONCLUSIONS

Sans aucun doute, la langue et la communication ont influencé et aidé tout au long de l'histoire à la transmission et à l'évolution des connaissances acquises par l'expérience de chaque génération. Cependant, dans chaque métier exercé par l'homme, il existe différentes variables et éléments qui contribuent à ce transfert de connaissances. Chaque métier est différent, néanmoins, dans le domaine de la construction navale évoqué précédemment, on peut mettre en évidence trois éléments majeurs qui aident, transmettent et préservent le savoir-faire (l'atelier, les outils et l'expression gestuelle et orale dans leur utilisation).

Au début, nous avons parlé de l'atelier et de la façon dont il est devenu le lieu précis d'acquisition des connaissances théoriques et pratiques. Mais pourquoi l'atelier est-il si important dans cette profession ? Il n'y a pas d'organisation de base ou commune dans les différents ateliers visités, cependant, il y a une logique dans chacun d'eux. A partir du lieu de stockage des différents types de bois déjà séchés, chaque bois passe de son lieu d'approvisionnement à un autre secteur de l'atelier où il est nettoyé et coupé selon les besoins. Le lieu où cette action est menée est un autre espace du chantier naval, et que plus tard, après avoir été coupé, il est déplacé vers un autre secteur. On peut comprendre ici que, bien que tous les chantiers navals aient une organisation différente, il existe un ordre et une logique communs qui aident dans le processus de construction et où, d'une certaine manière, le savoir-faire est codifié (dénommée la chaîne de production). Tout comme le processus de coupe du bois, il y a un autre espace où sont conçues et réalisées les maquettes pour la construction du navire et, en même temps, un autre espace où le navire commence à être assemblé et construit. Ainsi, chaque étape du processus de construction d'un bateau a un lieu spécifique où chacune des phases de fabrication est exécutée.

Les deux autres éléments importants sont les outils et l'expression orale et gestuelle lors de leur utilisation. Chaque outil a une fonction et, qu'il s'agisse d'un outil artisanal ou électrique, il y a derrière lui un geste et une façon spécifique de l'utiliser qui nous renseigne sur une procédure précise et qui conserve un savoir-faire. Cela signifie que, lorsqu'un maître artisan construit et enseigne à ses étudiants, ce n'est pas seulement la partie théorique, telle que la fixation des clous de fer, qui relie la structure principale aux éléments latéraux. Il s'agit du geste, de la façon dont l'artisan frappe le marteau d'une certaine manière pour ne pas endommager le clou et le bois. Nous pourrions considérer cela comme un ensemble, les outils et la façon dont ils sont utilisés.

Sans aucun doute, à travers ces éléments, nous nous trouvons en présence d'une tradition, d'un savoir-faire qu'il faut préserver et diffuser. Cependant, à partir de la troisième question que

nous nous sommes posée au début, quels devraient être les moyens de garantir la conservation et la transmission de ce savoir-faire ?

Après avoir assisté à plusieurs ateliers, tant dans le port de Sfax que sur les îles de Kerkennah, il ne reste plus qu'à dire qu'apparemment la meilleure façon de préserver ce métier est de créer des écomusées. Bien que la transmission au grand public soit importante, que ce soit dans les écoles ou les universités, être présent et pouvoir voir la procédure est sans doute l'une des choses les plus importantes, car, à travers la vue, nous pouvons comprendre la logique avec laquelle les artisans travaillent. Comment ils réalisent la construction, comment ils font les dessins, les assemblages des pièces, l'organisation et les différentes étapes de chacune d'entre elles et, de la même manière, les différentes formes de transmission du savoir-faire. L'une des meilleures façons, et celle que nous pourrions dire et recommander, est de prendre la place des étudiants d'un chantier naval et de voir comment le savoir-faire émerge à travers un écomusée que, d'une part comme l'affirme Miguel Ángel Troitiño « l'écomusée apporte deux idées fondamentales : la valorisation du patrimoine culturel et naturel, et une conception dynamique du patrimoine qui implique la protection, la révélation de son identité et la promotion d'un développement équilibré »²⁰. D'autre part comme le déclare Didier Séguin « Les écomusées vont dans ce sens, leur but étant de redonner à l'objet son contexte d'origine pour qu'il puisse mieux transmettre son histoire et refléter son immatérialité »²¹.

D'autre part, pour terminer ce projet de recherche nous voudrions faire une réflexion entre l'étude de cas des DCP dans la ville de Caracas et la codification et la transmission du savoir-faire dans le domaine de la construction navale, dans la ville de Sfax et les îles de Kerkennah. Dans ce cadre, il est essentiel de garder à l'esprit que, quelle que soit la nature du patrimoine, qu'il soit matériel ou immatériel, l'un des meilleurs moyens (ou peut-être le meilleur) de comprendre son importance, sa valeur, son impact et sa portée est de l'apprécier et de l'analyser *in situ*. C'est pourquoi « la muséalisation in situ permet d'ajouter du sens au patrimoine (...) par une médiation des savoirs et savoir-faire techniques, scientifiques, historiques, ethnologiques,

²⁰ Del Pozo, Paz Benito, « Patrimonio industrial y cultura del territorio », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 34, 2002, p. 224. Citation originale : « el ecomuseo aporta dos ideas fundamentales: la puesta en valor del patrimonio cultural y natural, y una concepción dinámica del patrimonio que implica proteger, desvelar su identidad y favorecer un desarrollo equilibrado ».

²¹ Séguin, Didier, « Le patrimoine industriel du site des chutes des chaudières : enjeux de valorisation et de muséalisation dans une perspective de mémoire et d'identité locale et régionale québécoise », thèse en muséologie et pratiques des arts, Université du Québec en Outaouais, 2016, p. 45.

anthropologiques et sociologiques dans leur contexte »²². Cette affirmation est confirmée par ce qu'Eusebi Casanelles Rahóla a précédemment établi comme « la force des lieux »²³.

²² *Ídem.*

²³ Casanelles, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 67.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Sources Orales

Dettmer, Phillip, *¿Qué Pasó Antes de la Historia? Orígenes Humanos*, Kurzgesagt - In a Nutshell, 2016, 10 minutes.

Bibliographie

Afane, Émilien, « L'adaptation des navires aux espaces de navigation durant l'Antiquité tardive en Méditerranée », *e-Phaistos*, Vol I, n° 1, 2012, p. 50-57.

Aranda y Antón, Gaspar, « La carpitería y la industria naval en el siglo XVIII », *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia Naval*, n° 33, 1999, p. 3-123.

Barkaoui Addehmid et Rieth Eric (dir.) *Histoire et mémoire de la construction navale vernaculaire aux îles Kerkenna Tunisie*, Sfax, CAEU Med Ali Editions, 2014.

Candiani, Guido, « Une tradition différente : La construction des navires de guerre à voile à Venise du milieu du XVIIe siècle au début du XVIIIe siècle », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 84, 2012, p. 293-307.

Casanelles, Eusebi, « Nuevo concepto de patrimonio industrial, evolución de su valoración, significado y rentabilidad en el contexto internacional », *Revista del instituto del patrimonio Histórico Español*, n° 7, 2007, p. 59-70.

Chamoux, Marie-Noëlle, « La transmission des savoir-faire : Un objet pour l'ethnologie des techniques ? », *Techniques & Culture*, 2010. Mis en ligne le 30 janvier 2013. Consulté le 5 février 2020. URL : <https://journals.openedition.org/tc/4995>

Davenport, Thomas et Prusak, Laurence, *Working Knowledge : How Organizations Manage What They Know*, Boston, Harvard Business School Press, 1998.

Del Pozo, Paz Benito, «Patrimonio industrial y cultura del territorio », *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 34, 2002, p. 213-227.

Garud, Raghu, « On the distinction between know-how, know-what, and know-why », *Advances in strategic management*, Vol. 14, 1997, p. 81-102.

L'observatoire paritaire, prospectif et analytique des métiers et qualifications de la métallurgie, « Guide méthodologique transmission des savoirs et savoir-faire », rapport réalisé en 2018, 89 p.

López Martínez Joaquín, Moreno Sorli Félix, et Mejías Taveró Juan Carlos (dir.), *Libreta de notas de un carpintero de Ribera. Un oficio y una vida en el Cabanyal*, Valencia, Alfa Delta Digital S.L., 2014.

Montanez, Manuel, « Les bateaux traditionnels de Bénarès, regards sur une technique de construction », *e-Phaïstos*, Vol I, n° 1, 2012, p. 39-49.

Parent, Mathieu, « La vie et l'horizon des savoirs artisanaux et traditionnels en construction navale au Québec. Rencontres avec des artisans de la vallée du St-Laurent », thèse en anthropologie, Université Laval à Québec, 2014, 241 p.

Reese, Hayne W., « The learning-by-doing principle », *Behavioral development bulletin*, Vol. 17, n° 1, 2011, p. 1-19.

Rivera Medina, Ana María, « Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la modernidad », *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, n° 2, 1998, p. 49-92.

Séguin, Didier, « Le patrimoine industriel du site des chutes des chaudières : enjeux de valorisation et de muséalisation dans une perspective de mémoire et d'identité locale et régionale québécoise », thèse en muséologie et pratiques des arts, Université du Québec en Outaouais, 2016, 181 p.

Sites Web

Site officiel de l'Université polytechnique de Madrid. Consulté le 5 février 2020.
http://oa.upm.es/1894/2/FERNANDEZ_GONZALEZ_PON_2000_01.pdf

ANNEXES



[1]



[2]

Annexe n° 1 – Outils de base traditionnels des artisans [1], et outil électrique moderne [2]. Photographies prises par l'auteur.



Annexe n° 2 – Maître artisan dessinant la silhouette d'une gabardine sur une planche de bois. Photographies prises par l'auteur.



Annexe n° 3 – Chantier naval couvert, dans le port de la ville de Sfax.



Annexe n° 4 – Chantier naval à ciel ouvert, îles Kerkennah. Bateau en construction.