



UNIVERSITÉ PARIS I – PANTHÉON SORBONNE

UFR d'Histoire / Département d'Histoire des Techniques

Master Erasmus Mundus TPTI

Techniques, Patrimoine, Territoires de l'industrie :
Histoire, Valorisation, Didactique.

Mémoire de Master

L'Urbanisation à Macao : entre traditions et modernité.
D'un renouveau urbain à la ville d'aujourd'hui.

Urbanisation in Macau: Between customs and modernity.
From an urban renewal to the actual city.

Mónica Jorge Da Costa

Sous la direction et la codirection de

Mme Anne-Françoise Garçon
M. Filipe Themudo Barata

Année Académique 2013/2014

REMERCIEMENTS

Ce mémoire est l'occasion pour moi de remercier tous ceux qui ont, un jour ou l'autre, contribué à m'amener là où je suis aujourd'hui. Grâce à leur confiance, leur soutien à toute épreuve, leur temps, leur aide matérielle et leurs connaissances, ils m'ont permis de réaliser ce mémoire ; qui plus est, au sein du programme TPTI – Erasmus Mundus dépendant de trois prestigieuses universités : l'Université Paris I – Panthéon Sorbonne, l'Université d'Evora et l'Université de Padoue.

Je souhaiterais remercier ma directrice de mémoire, Professeur d'Histoire des Techniques de l'Université Paris I – Panthéon Sorbonne, M^{me} Anne-Françoise Garçon, qui a accepté mon sujet pour le moins inattendu et pour ses conseils judicieux quant à l'orientation à donner à mon sujet. Un grand merci au Professeur M. Filipe Themudo Barata, grâce à qui mon voyage à Macao est devenu possible. J'ai pu, à travers vos enseignements, donner du sens au concept de « valorisation du patrimoine » tant par les connaissances, que par la pratique et le terrain. À Alain Leclerc, membre de mon jury, directeur de mon stage au service d'Animation Culturelle à la Mairie de Corbeil-Essonnes et spécialiste de l'Anthropologie en Chine. Vous m'avez enseigné que pour correctement appréhender un espace, il faut être capable de comprendre les différentes communautés qui le composent, de s'intéresser à leurs cultures qui influent sur l'usage des lieux et leur signification. Votre enseignement fut, pour moi, une source de réflexion tant au niveau de mon questionnement que sur la posture à adopter lors de mon étude de terrain.

Mes remerciements s'adressent aussi à toutes les institutions, tous les professeurs et toute l'équipe administrative du Programme TPTI. Merci à l'ensemble du corps professoral des Universités de Paris, Evora et Padoue, en particulier M. Fava et M. Zucconi pour leurs conseils judicieux. Merci aussi aux secrétariats : Anne-Sophie Rieth, Evelyne Berrebi, Helena Espadaneira et Raffaella Masé.

Aux professeurs des départements d'Histoire et de Géographie de l'Université de Sfax, en particulier M. Barkahoui et M. Boaziz, un grand merci pour votre accueil. Un merci aussi à Fatma Kobbi, Arbia Chihawi, masterantes en patrimoine et Sanna Fehri, responsable du Musée de Kerkennah. Je remercie aussi les Doyens des Universités d'Architecture et de Sciences Humaines de Tunis qui ont eu la gentillesse de m'accorder une entrevue. Je

souhaiterais aussi remercier l'équipe du Centre d'Archive Historique de Macao¹ ainsi que l'équipe de la Bibliothèque Nationale Portugaise. Un remerciement spécial s'adresse aussi à l'Office Méditerranéen de la Jeunesse sans qui cette recherche et ces études n'aurait pu être réalisées.

Aux familles Jemiai, rochas, Mosquita, Monteiro, à la famille d'Eddy Chen ainsi qu'à toutes les personnes qui ont rendu mon voyage et mes recherches possibles grâce leur aide matérielle : Conceição Maya, Betty Lajos, Manuela Santieiro, Hubert Debbasch, Fatima Perreira Sousa, Louie Lu, Denise Estivão, Bruno et Liliana Heleno, le Focolare de Vérone, le Focolare de Lisbonne, les Frères Capucins de San Leopoldo de Padoue, la Gifrà² de Padoue.

Un merci à ceux qui par leurs petites actions ont contribué à ce que ce mémoire soit tel qu'il est : Milie Hawran, Raymonde, Anne-Marie Pied Noir, Maricha. Merci aussi à Anne Cécile Hu, Eddy Chen, Alive Hu, Yang Xiang, Émilie Delage pour leur amour pour la Chine qui m'a donné cette idée de sujet. Merci à Aurélien Holin, Ramla et Eslem Ben Arous, Amaury Havé, Héloïse Brestic, Omar et Sophie Dabo, Ana-Maria Queiros Da Costa Baptista et Carlos Martinho Correia Jorge pour votre influence et votre aide précieuse. Merci à mes camarades de Promotion TPTI VI Tolérance Sarah Jemiai et Abdoulaye Gaye. Merci à mes camarades du Master Histoire des Techniques et du Master Patrimoine Industriale, en particulier Alphonse Lopez, Beatriz Andreotti et Cyril Lacheze.

Un remerciement tout particulier au Maître Nain et à l'Homme de Chine, pour leurs conseils, leur patience et pour leur modèle.

Enfin, je souhaiterais dédier ce mémoire à ma famille. Merci à mon oncle et ma tante, Fatima et Augusto Heleno. Un grand merci à mes parents, Cândido Luis Queiros Da Costa et Maria Teresa Correia Jorge qui, à la sueur de leur front et au prix de nombreux sacrifices, m'ont permis de faire des études françaises et portugaises. Merci pour votre soutien sans faille et pour votre amour. Merci aussi à mon frère, Helder Jorge Da Costa, pour sa patience lors de mes nuits blanches à mon bureau, qui lui ont valu de nombreux cernes.

¹ Nom officiel de l'institution : Centro d'Arquivo Histórico de Macao.

² Giuventu Italiana Franciscana.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	1
SOMMAIRE.....	3
INTRODUCTION GENERALE.....	5
ETUDE DE CAS	7
Introduction	8
Chapitre 1 : Source et Bibliographie	16
I. Les Sources	16
A. CENTRE DES ARCHIVES HISTORIQUES DE MACAO	18
B. BIBLIOTHÈQUE NATIONALE PORTUGAISE.....	29
I. Bibliographie	33
Chapitre 2 : Historiographie	40
I. L'écriture d'une histoire récente ?	41
A. RÉCITS DE VOYAGE ET RÉCITS FACTUELS	41
B. LA RÉTROCESSION ET LA QUESTION DE LA MÉMOIRE	43
C. L'ÉCRITURE D'UNE HISTOIRE CATALOGUE	45
II. Repenser une histoire coloniale	47
A. UNE NOUVELLE APPROCHE HISTORIQUE	48
B. PLURIDISCIPLINARITÉS ET REDÉCOUVERTE DE MACAO	49
C. ÉMERGENCE D'UNE ÉTUDE POLITIQUE PLURIELLE.....	52
III. L'absence d'une histoire chinoise ?.....	53
A. L'HISTOIRE CHINOISE ET LE POST-COLONIALISME ?	53
B. L'HISTOIRE DE LA VILLE PAR SES INSTITUTIONS CULTURELLES.....	56
C. APPEL À UNE ÉTUDE INTERNATIONALE.....	57
Chapitre 3 : Problématique et Méthodologie.....	60
I. Problématique	60
II. Méthodologie	62
A. LE CROISEMENT DES SOURCES	63
B. L'ÉTUDE DE TERRAIN ET UNE APPROCHE À DOUBLE TEMPORALITÉ.....	65
C. UNE APPROCHE PLURIDISCIPLINAIRE : RENDRE JUSTICE À L'HOMME	66
Chapitre 4 : Étude de Cas	67
I. L'Avenue Almeida Ribeiro : de 1914 à 1945, construction et premières évolutions	68

A.	ACTEURS ET RAISONS DE LA CONSTRUCTION DE L'AVENUE ALMEIDA RIBEIRO.....	68
B.	DU PROJET À SA CONCRÉTISATION	81
C.	LA RELATION ENTRE L'ESPACE ET LA CULTURE	89
II.	D'hier à aujourd'hui : Étude de terrain.....	99
A.	PRESERVATION AVEREE D'EDIFICES PORTUGAIS.....	100
B.	DESTRUCTION D'EDIFICE ET DEGRADATIONS GENERALES LOCALISEES	101
C.	L'AVENUE ALMEIDA RIBEIRO AUJOURD'HUI, UNE NOUVELLE FORME D'HYBRIDATION ?	102
D.	UNE AVENUE MENACEE ?	103
E.	HYPOTHESE ET ANALYSE.....	104
III.	La conservation du patrimoine à Macao : considérations patrimoniales et recherche d'identité.....	104
A.	LA CHINE, MACAO ET LA VALORISATION DU PATRIMOINE	105
B.	RECHERCHE DE PROFIT, D'IDENTITÉ ET D'AUTONOMIE	108
	Chapitre 5 : Synthèse.....	110
	Conclusion.....	114
	PROJET COLLECTIF - TPTI Promotion VI TOLÉRANCE.....	115
	Introduction	116
	Chapitre 1 : Projet collectif : sources, bibliographie, méthode et présentation.	120
A.	PRESENTATION GENERALE DU PROJET COLLECTIF	120
B.	BIBLIOGRAPHIE	122
	Chapitre 2 : Projet individuel : méthode, hypothèses et réalisation	124
A.	MÉTHODOLOGIE ET PROBLÉMATIQUE	124
B.	ÉTUDE DE CAS : LE PORT DE LISBONNE, DISPARITION D'UN PATRIMOINE INDUSTRIEL ET PORTUAIRE OU RÉEMPLOI ?	125
	Chapitre 3 : Synthèse du projet individuel et du projet collectif.....	130
A.	SYNTHÈSE DU PROJET INDIVIDUEL	131
B.	SYNTHÈSE DU PROJET COLLECTIF	132
	Chapitre 4 : Conclusion et ouverture à de nouvelles recherches	133
A.	CONCLUSIONS.....	133
B.	VERS UNE ÉTUDE DU PATRIMOINE PORTUAIRE COLONIAL ?	133
	CONCLUSION GÉNÉRALE	135
	ANNEXES	Erreur ! Signet non défini.

INTRODUCTION GENERALE

L'écriture d'un mémoire est un achèvement personnel. Suite à un parcours universitaire mêlant histoire et archéologie, l'inscription dans le programme de Master TPTI a été l'aboutissement d'une recherche d'un lieu où menée des approches multiculturelles et pluridisciplinaires. En cela, les masters MHT et TPTI ouvrent la voix puisque l'un et l'autre permettent à des étudiants très différents de mener des recherches sur des sujets les plus divers les uns des autres. Toutefois, le master TPTI nous offre aussi d'autres avantages indéniables : une pluridisciplinarité permettant des études patrimoniales et historiques complètes, des réflexions au niveau international avec nos partenaires des pays du monde entier, et une mobilité formatrice tant d'un point de vue personnel qu'intellectuelle.

Dans ce cas précis, le master a été un enseignement de la vie, l'ouverture d'un nouveau regard sur monde, une rencontre avec la culture et le patrimoine des camarades de promotions comme de ceux des professionnels rencontrés au cours de stage effectué dans des pays loin des conceptions occidentales. Le mémoire qui vous est présentée aujourd'hui se présente comme le résultat de ces deux années de découvertes et d'apprentissage tant théorique que pratique dans divers domaines d'étude : histoire technique, patrimoine, territoire industriel, urbanisme, anthropologie.

Au-delà, ce mémoire se veut le reflet d'une réflexion plus personnelle. Le programme TPTI, vécu dans les conditions qui ont été les nôtres, nous a permis d'acquérir un œil critique sur les enjeux politiques et identitaires se trouvant derrière n'importe quelle écriture d'histoire, même la plus technique, et derrière la préservation du patrimoine. Les projets proposés de valorisation d'un monument, de réflexion sur l'histoire technique, de considération d'une patrimonialisation des espaces culturelles et naturelles ensembles, ainsi que des stages menés en Animation culturel à Corbeil – Essonne, en Histoire et Urbanisation à l'université de Sfax en Tunisie et une étude de terrain à Macao forment un ensemble qui permet d'envisager des projets de valorisation scientifique et culturelle de patrimoine matériel et immatériel, occidentaux comme étranger. Il s'agit d'une voix professionnelle qui sera poursuivi à la suite de ce master.

Enfin, ce master a aussi et surtout été l'occasion de découvrir un choix de mode de vie : rechercher toujours derrière la culture, l'histoire et le patrimoine, l'autre dans ces

similitudes et ces différences. A l'image des pays traversé au cours de ce master la Tunisie, le Portugal, l'Italie et la Chine, ce mémoire est une invitation à renouveler l'expérience en étudiant une ville de l'autre bout du monde : Macao. Bonne Lecture.

ETUDE DE CAS



Introduction

*Bem me preveniram (...) que para sentir Macau hà de ter cinco sentidos apurados e um coração disponível. De Avisado que estava, mesmo assim me surpreendi ... Tanto a Cidade Surpreende. E – se envolve num convite e logo ali seduzido, coisa forte a deixar marcas.*³

Amorcer ce mémoire par cette magnifique citation de Carlos Chaves de Almeida nous mène à considérer les sentiments de chaque voyageur lors de leur première visite de Macao. Cette ville, construite à l'origine par des Portugais et située sur la côte Sud-Est de la Chine, ne peut être réellement découverte que si son visiteur se déleste de sa vision du monde, qu'elle soit orientale ou occidentale. Car cette ville ne correspond à aucun modèle, mais à un mélange d'influences, d'histoires, de cultures, d'architectures, de saveurs et de sons. Derrière sa façade de ville ultra moderne actuelle se cache une ville d'un demi-millénaire construite au carrefour des techniques et des cultures européennes et asiatiques.

Au-delà de la surprise provoquée sur le visiteur, Macao fascine. Lors des premières installations portugaises, elle incarnait déjà la terre lointaine, inconnue, mais aussi « perturbante, énigmatique et fatale »⁴, symbole de merveilleux et de vices. Aujourd'hui, elle continue de faire rêver tout en cultivant un imaginaire sulfureux par ses casinos et son trafic de blanchiment d'argent.

Pourtant, à l'origine, rien ne prédestinait Macao à devenir ce monde d'illusion et de richesse qu'elle incarne aujourd'hui. Avant l'installation des premiers colons portugais, Macao était une petite presqu'île marécageuse peu peuplée. Les habitants de ce lieu étaient en grande majorité des petits pêcheurs chinois, auxquels s'ajoutaient régulièrement des pirates, avides de richesses, contenues dans les navires marchands chinois, occidentaux ou japonais.

L'arrivée des premiers portugais à Macao s'inscrit dans la lignée des « grandes découvertes » maritimes dont la destination était « les Indes » et leurs marchandises de luxe. Il s'agissait avant tout de créer des échanges commerciaux réguliers par la mer. Les premières expéditions maritimes portugaises en Extrême-Orient visaient avant tout l'achat d'épices, de porcelaines et de soieries asiatiques, sans dépendre des voies terrestres habituelles (les Routes

³ « Bien que prévenue (...) que pour ressentir Macao, il faut avoir cinq sens apurés et un cœur disponible. D'avisé que j'ai pu être, je me suis quand même surprise... Tant la ville surprend. C'est s'impliquer dans une invitation et l'instant d'après être séduit, chose forte qui laisse des marques. ». CHAVES DE ALMEIDA, Carlos, « Macau a palmo em passeios com sentidos ? », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.224.

⁴ « Pertubante, enigmatica e fatal », DE INSO, Jaime, *O Caminho do Oriente*, Lisboa, Tipographie Elite, 1932, p.134.

de la Soie)⁵, sous contrôle des voisins européens et de l'Empire Ottoman. C'est au cours du premier voyage maritime portugais vers le Japon que furent instaurés les comptoirs de Goa en Inde et de Malacca (1510). Grâce à l'installation portugaise dans ces ports d'attache conquis, les marchands atteignent la Chine en 1511 et font escale à Macao afin de se ravitailler et réparer leurs bateaux⁶. Toutefois, ce n'est qu'en 1553 que le « comptoir »⁷ naît officiellement, avec une première autorisation de résidence accordée par les chinois. On lui donne alors le nom de *Cidade do Santo Nome de Deus de China* à partir de 1586, ou 澳門⁸ en Chinois. La même année, un gouvernement local, le Leal Senado, est créé afin de résoudre les problèmes locaux les plus urgents.

Pourquoi donc s'installer à Macao, cette zone de marécage et sans grands intérêts au premier abord ? Pour comprendre ces voyageurs portugais, il faut revenir sur l'objectif des premières expansions européennes : l'ouverture de ports et du commerce à l'échelle mondiale⁹. Ces premières installations s'inscrivent dans un premier temps de la colonisation par les européens au début du XVIe siècle avec ces comptoirs et ports marchands, en vue d'échanges de marchandises entre l'Europe et l'Asie. La période de conquête territoriale à proprement parler en Asie débute au XVIe siècle et ne devient une réalité pour l'empire portugais qu'à partir de 1887.

Macao est, à sa création, un comptoir marchand parmi d'autres en Chine. De fait, les portugais, aventuriers de la première heure, s'implantent en Chine à partir de 1510 dans plusieurs localités¹⁰. Ainsi, ils créent un réseau de petites villes portuaires marchandes sur les

⁵ Nom donnée depuis le XIIIe siècle aux routes terrestres menant jusqu'en Inde, en Chine et au Japon. Cette appellation apparaît pour la première fois dans les écrits d'un des plus fameux voyageurs de l'histoire, Marco Polo. Ses mémoires font état de ces voyages en Chine. Elles sont connues sous le nom du *Livre des Merveilles* et particulièrement lues encore aujourd'hui.

⁶ Macao sera un lieu d'escale ponctuel de 1511 à 1553, date de l'installation officielle des portugais en Chine, en ce lieu.

⁷ Le terme de « comptoir » est habituellement utilisé pour définir le premier mode d'implantation des portugais à Macao. Toutefois, la permanence de la présence portugaise à Macao pendant plusieurs siècles à mener à une évolution des représentations de la ville, par ces habitants portugais, les chinois et les européens ; à une réflexion sur le statut officiel de celle-ci et à une modification de l'occupation du territoire par les portugais. Il en résulte historiquement un mélange de perceptions divergentes qui provoqua sur les scènes politiques locales et métropolitaines de nombreux débats. Aujourd'hui encore, les historiens se penchent sur la question de comment considérer et définir Macao, c'est pourquoi nous aborderons cette question cruciale pour la compréhension de notre sujet dans le chapitre problématique. Cf. p.57.

⁸[Aómén] 澳門 – Ces deux caractères signifient respectivement la baie et la porte, montrant bien la fonction qu'attribuaient les chinois à Macao, celle d'être un port de commerce au-delà de leurs frontières. Le nom de Macao naît des portugais, qui trouvant le nom officiel trop long, reprennent de manière incorrecte le nom utilisé par les chinois.

⁹ Premices du commerce entre l'Europe, l'Asie, l'Afrique et l'Amérique grâce aux caravelles.

¹⁰ Les différents comptoirs portugais en Chine, précédant l'usage exclusif de Macao furent : Liampó de 1524 à 1548 (ville de Ningpó actuelle, près de Shanghai), Chincheu de 1548 à 1549, Shanchuan, et Lampacau de 1550 à 1553. Cette dernière est une île située dans la même région que Macao et Hong Kong mais plus au sud. Si les

côtes chinoises pour faciliter le commerce entre les pays asiatiques (Chine, Japon), les autres comptoirs portugais (Timor, Goa, Malacca...) et la métropole. À cette période de première installation (1511 – 1553), certains comptoirs portugais en Chine connurent un important succès comme Lampacau, annonçant ce que deviendra ensuite Macao.

Macao devient fameuse au cours des siècles grâce à sa situation géographique privilégiée. Située dans un lieu libre de construction, elle est à l'embouchure de la mer de Chine et de la Rivière des Perles, qui mène à la ville de Canton. Dans l'histoire, la ville de Canton a toujours été un grand centre de tractations, de commerce et de marchés due à la présence de foire qui réunissait les marchands de toute la région et parfois même de tout l'Empire. La ville de Macao, situé en amont, permettait le stockage des marchandises au retour de ces foires, ouverte aux commerçants étrangers trois mois par an.

Avec la destruction violente des comptoirs portugais en Chine, l'avenir des portugais en Orient se fit plus incertain. L'occupation des différents comptoirs Liampó, Chinchou, Shanchuan et Lampacau, qui précédèrent l'installation définitive à Macao s'est soldée par des conflits de voisinages entre portugais et populations chinoises locales. Ces conflits, menant à des saccages ou des destructions des villages voisins, résultaient sur une rupture de relations entre les autorités chinoises et le comptoir portugais, menant aussi à une rupture d'approvisionnement de la ville et de nouveau à des conflits. Dans ces conditions, il est aisé comprendre les différentes raisons motivant la destruction des comptoirs portugais et la mort de nombreux lusophones.¹¹

Toutefois, un homme politique, Leonel de Sousa, commandant de l'expédition maritime vers le Japon en 1552 engage un dialogue avec les autorités de Canton. Son ambition est de permettre une installation pérenne des portugais en Chine. Il réussit ce tour de force moyennant financement. Les portugais s'engageaient à payer 20 % de taxes aux Chinois pour obtenir l'autorisation de faire du commerce légalement à Canton. D'autre part, ils recevaient le comptoir de Macao.

comptoirs se succèdent aussi rapidement, c'est que de 1511 à 1553, les portugais n'ont pas d'autorisation d'installation. L'Empire chinois interdit même le commerce avec eux – ci. Toutefois, le commerce illégal existe et des conflits naissent entre les populations locales et les portugais, résultant à une destruction systématique des comptoirs jusqu'en 1553. CAÇORINO DA PALMA BARACHO, Carlos Alberto, *Um percurso ao encontro do medieval em Macau: urbanismo e arquitectura: persistência e coexistência de elementos medievais portugueses e tradicionais chineses na estrutura urbana e arquitectónica de Macau nos séculos XVI e XVII*, Lisbonne, Université Nouvelle de Lisbonne, 1992.

¹¹ CAÇORINO DA PALMA BARACHO, Carlos Alberto, *Um percurso ao encontro do medieval em Macau: urbanismo e arquitectura: persistência e coexistência de elementos medievais portugueses e tradicionais chineses na estrutura urbana e arquitectónica de Macau nos séculos XVI e XVII*, Lisbonne, Université Nouvelle de Lisbonne, 1992, p. 154-156.

Cette autorisation délivrée par les chinois n'est pas le symbole d'une faiblesse des autorités chinoises de l'époque. Au contraire, il s'agit d'un acte calculé afin de limiter déplacement des portugais en Chine intérieur et notamment à Canton¹². La Chine se conçoit comme un pays tournée vers l'intérieur, vers ces centres politiques et sa capitale d'Empire, Beijing. Donner une autorisation d'installation dans un lieu très peu peuplé de Chine est d'une certaine manière éloigner la menace des centres politiques et économiques. De plus, le contrat entre les négociateurs portugais et chinois ne stipule aucune durée de présence. Elle assure donc la présence portugaise dans ces lieux, tant que le dialogue entre les deux parties a lieu. Au-delà, cette autorisation possède plusieurs avantages : celle de limiter les raids pirates sur les côtes Sud – Est de la Chine et celle de maintenir un commerce non officiel avec le Japon, ennemis héréditaires de la Chine. Les portugais, en tant que « ces barbares crus »¹³, leur servent ainsi d'intermédiaire. Enfin, les portugais sont soumis à un contrôle important de la part des Chinois. En premier lieu, la présence d'un envoyé représentant de l'Empire Chinois est instaurée à Macao, dans l'objectif de régir la population chinoise en contact avec les portugais. D'une part, les portugais ont l'interdiction formelle de construire des fortifications autour de Macao. Seules des palissades en bois de délimitation entre la ville et les villages extérieurs chinois sont tolérées. D'autre part, les déplacements des portugais sont limités dans la Chine avec la création d'une frontière. Les portugais restent néanmoins les seuls étrangers autorisés à s'installer en Chine. Les autres commerçants européens sont obligés de dépendre des portugais pour pouvoir participer aux foires de Canton, principal centre de commerce en Chine du Sud-Est. Ainsi, Macao devient le centre de commerce entre la Chine et l'occident, sous contrôle portugais. La ville grandit en puissance politique et commerciale, grâce à transactions effectuées, mais aussi, et surtout grâce aux taxes prélevées sur les autres commerçants européens stationnant à Macao.

Ainsi, cette autorisation¹⁴ délivrée marque le début d'une présence de cinq siècles des portugais sur le sol chinois. Cette autorisation, pensée comme temporaire, deviendra un

¹² Les portugais sont autorisés à commercer durant trois mois définis dans l'année avec Canton, lors des foires annuelles.

¹³ Le Barbare cru est un individu originaire de l'extérieur de la Grande Muraille. Les échanges avec celui-ci sont limités car il n'entre pas dans le Guanxi (règle sociale qui régit les rapports entre les membres de différentes lignées). De fait, l'obtention de Macao par les portugais est une manière pour les chinois de limiter leur nombre à Canton, réglementer leur présence et surtout les astreindre à une zone géographique précise. C'est ce qui les motiva aussi à donner l'exclusivité du commerce aux Portugais pendant des années, permettant ainsi une limite à l'arrivée d'autres européens. LECLERC, Alain, *Recomposition de la tradition dans les espaces familiaux et urbains*, à paraître.

¹⁴ Le contenu de cette autorisation nous est connu grâce à une lettre adressée à l'Infant Don Luis par Leonel de Sousa en 1556. Cette lettre fut rendue publique pour la première fois par DE FREITAS, Jordão, *Arquivo Historico Portuguez*, Vol.III, Lisboa, 1910.

véritable traité le 1^{er} Décembre 1887 avec la signature du « *Protocolo de Amizade e Comércio entra a China e Portugal* »¹⁵, suite à la défaite de la Chine contre les grandes puissances occidentales : Royaume-Uni, France, Pays-Bas, Allemagne, Russie, États-Unis et Autriche-Hongrie. Avec les guerres de l'Opium et leur victoire sur l'Empire Qing, ces puissances parviennent par la force à obtenir des quartiers ou des ports pour établir un commerce privilégié avec la Chine. Le Portugal, de par, sa position privilégiée ne participe pas aux conflits. Toutefois, la victoire des occidentaux et l'obtention par la force de Hong-Kong par les britanniques en 1842, est bénéfique d'une certaine manière à Macao puisque les portugais obtiennent la souveraineté officielle¹⁶ sur Macao.

C'est réellement à la suite de cet événement que Macao passe du statut de « comptoir » à celui de « colonie »¹⁷ ; et qu'une vision de conquête territoriale injuste s'instaure du point de vue Chinois. Il est intéressant de noter est que la majorité des travaux effectués sur Macao par des auteurs non portugais et non macanéens traitent de cette période et celles qui suivent. En effet, la plupart des travaux européens et anglais, lorsqu'ils traitent de Macao, ont pour sujet principal Hong-kong, sa création et son évolution. Macao est alors étudié comme un point de référence complémentaire pour la compréhension de l'histoire de la colonie britannique. Son étude est souvent superficielle et traite essentiellement du déclin de Macao et de l'apparition des casinos.

Or, l'histoire de Macao est bien plus riche qu'en disent les livres en langue anglaise et mérite elle aussi de se fasse connaître, hors du Portugal et de Macao. Il est vrai qu'à partir de la prise de Hong-Kong, la colonie connaît de profondes mutations. La ville perd sa place prépondérante politiquement et sa spécificité de port commerçant au profit de Hong-Kong beaucoup plus modernisé. Toutefois, la situation politique au sein de la ville change. Le gouvernement local, le Leal Senado, dirigé par une élite politique d'origine portugaise, prend en main la ville et lance un vaste programme de renouveau urbain et une redéfinition de son activité.

¹⁵ La traduction littérale serait « *Protocole d'Amitié et de Commerce entre la Chine et le Portugal* ». Ce traité intervient après la signature en 1862 du Traité de Tianjin, qui donnait déjà la souveraineté de Macao au Portugal. Il s'agit du premier traité comme du second d'un traité dit « inégale » puisque la Chine, confronté à une crise politique et une armée étrangère bien plus performantes, s'est vue obligé d'accepté ces traités sans moyens de réel négociation.

¹⁶ Il s'agit là d'une autorité officielle reconnu par la Chine. Toutefois la question de l'autorité pleine du Portugal sur Macao reste non résolu puisque le traité formule que : « la Chine reconnaît l'occupation perpétuelle du territoire et le gouvernement de Macao par le Portugal » tout en ajoutant une clause, celle « de ne jamais aliéner ce territoire sans un accord de la Chine ». Néanmoins, c'est à partir de cette date que les portugais prennent pleinement possession de l'espace et investissent les îles de Taipa et Coloane, situé au sud de la péninsule de Macao.

¹⁷ Ceci sera traité dans le chapitre problématique et méthodologie. CF p.57.

Ainsi, la ville, qui jusqu'alors s'était construite de manière spontanée¹⁸ et grâce à des initiatives privées, connaît ses premiers plans urbains au XIXe siècle. Cette réflexion naît d'une part, du fait de la puissance de Hong-kong et de l'aménagement de son nouveau plan beaucoup plus performant que celui de Macao ; d'autre part, des problèmes causés par l'insalubrité, les incendies et les typhons, qui nécessitent chacun des nouveaux aménagements pour limiter les épidémies et les dangers. Macao change donc durant le XIXe siècle de visage tant en matière de construction en matière d'habitation que de construction portuaire. À l'aube de la Première Guerre mondiale, la ville a été largement modifiée et agrandie par des terres – pleins permettant l'agrandissement de la ville.

L'urbanisme à Macao du XXe siècle est marqué par d'importants changements en matière d'urbanisme. Si le début de la période est une continuité claire de ce qui précède, à partir de 1920, d'importantes modifications surviennent, cette fois non pas en matière de construction, mais de modification de style et l'importation de matériaux et techniques venus d'ailleurs. Commence alors une période marquée sous le signe de la créativité stylistique et le mélange des influences, orientales et occidentales, mais aussi stylistiques (Art-Déco), Modernisme)¹⁹. Toutefois, la date 1937 marque une rupture brutale en ce qui concerne les modifications urbaines et les travaux. En effet, les événements politiques tant chinois (Deuxième guerre sino-japonaise)²⁰ qu'européens (Seconde guerre mondiale) rattrapent Macao bien qu'elle soit neutre dans les deux conflits. Elle vit néanmoins les horreurs de la guerre par l'arrivée massive de réfugiés chinois, fuyant les massacres des provinces voisines, mais aussi et surtout, fuyant Hong-Kong. Pendant huit temps, la ville connaît rationnement, famine et mort, sans toutefois être attaquée et ce grâce à la position prise par Lisbonne de ne pas intervenir. Ainsi de 1937 à 1945, les travaux de la ville se limitent le plus souvent à des modifications de façades et de vitrines, des réparations ou des constructions de mezzanines.

¹⁸ Du XVe siècle au XVIIIe siècle, les constructions urbaines suivent un schéma typique des villes médiévales occidentales. Les habitations se construisent autour des principaux monuments de la ville : églises, monastères, monuments publics. Les premières habitations en matériaux périssables locaux reprennent les techniques de constructions utilisées à Goa, comptoir portugais en Indes, plus adaptés aux climats que les maisons de type européennes. Il faudra attendre le XVIe siècle pour les premiers monuments en matériaux pérennes, utilisés en premier lieu pour les monuments importants (église, monuments publics...) puis pour les habitations. CAÇORINO DA PALMA BARACHO, Carlos Alberto, *Um percurso ao encontro do medieval em Macau: urbanismo e arquitectura: persistência e coexistência de elementos medievais portugueses e tradicionais chineses na estrutura urbana e arquitectónica de Macau nos séculos XVI e XVII*, Lisbonne, Université Nouvelle de Lisbonne, 1992.

¹⁹ RODRIGUES COSTA, Maria de Lourdes, *História da Arquitectura em Macau*, Macao, Instituto Cultural, 1997, p83.

²⁰ Cette guerre, débutée pour des raisons d'expansionnisme japonais au niveau de la Chine dura huit ans (1937-1945) et pris fin avec la réédition du Japon à la fin de la Seconde Guerre Mondiale. Cette guerre permis pour un temps l'arrêt des hostilités entre le parti communiste chinois et le Guomindang (parti politique populaire chinois créé en 1924), qui avaient jusque-là mené la Chine dans une importante guerre civile. BOTAS, João, *Macau 1937 – 1945 : os anos da Guerra*, Macao, Instituto Internacional de Macau, 2012, p.50.

À la suite de cette période particulièrement difficile, la ville connaît un essor fulgurant. On pourrait supposer qu'il s'agirait d'un accroissement de la ville vers les zones alentours, mais il n'en est rien. L'accroissement se fait non pas de manière horizontale, mais verticale en prenant pour modèle Hong-Kong. Aujourd'hui, la ville a connu des programmes de rénovations urbaines aussi nombreuses que les autres grandes villes chinoises. Macao vue du ciel est plus proche d'un modèle type d'une grande ville chinoise avec ces gratte-ciels de vingt étages que d'une petite ville traditionnelle portugaise. N'est-il pas logique que suite à la rétrocession de Macao à la Chine par les autorités portugaises en 1999, la ville se conforme à cette image de la Chine modernisée ? La question est plus ambiguë et mérite une réflexion plus approfondie.

Ainsi, le sujet choisi n'est pas un hasard. S'intéresser à l'urbanisme, c'est-à-dire à la manière dont les hommes s'approprient leur environnement et leur territoire, est une manière de voir comment une cohabitation sino-portugaise a pu voir le jour. Cela permet aussi de comprendre les problématiques identitaires actuelles de Macao. De fait, pour répondre à ces questionnements sur ce qu'est Macao aujourd'hui, il a été choisi d'étudier deux périodes distinctes. L'objectif est de dresser le portrait de la ville à travers ses réalités urbaines, lors de la présence portugaise et depuis le retour à la Chine. De fait, ces deux temporalités nous permettent d'entreprendre une comparaison entre la ville passée à celle qu'elle est devenue aujourd'hui, prenant en compte les différences et les similitudes. Ce projet est donc un travail historique et patrimonial, mais fait aussi appel à de nombreuses autres disciplines certaines proches du sujet comme l'anthropologie et d'autres plus éloignées telles que la médecine, afin d'apporter un regard global sur la question.

Ainsi les périodes étudiées dans ce mémoire seront 1915 à 1945 et 1999 à 2014. La première période permet de faire un état des lieux de l'installation portugaise à Macao, à une période où le Leal Senado et la métropole s'affirment par leur politique urbaine. La seconde période correspond aux politiques appliquées par la Chine sur Macao depuis le retour de celle-ci.

De manière à ne pas se perdre dans un sujet aussi vaste et complexe, cette étude se centre sur une étude de cas, l'Avenue Almeida Ribeiro. Choisir une avenue construite pendant la première période (1915-1945) permet de faire un état des moyens utilisés, de comprendre l'agencement de la ville et surtout de voir l'évolution de cette artère qui hier comme aujourd'hui est un des principaux lieux de passage de Macao. Cette étude de cas nous permettra d'étudier concrètement la mise en pratique de politiques urbaines et de confronter

les plans originaux de celle-ci à la réalité qu'a pu être le terrain. Puis, l'étude des édifices de cette avenue, leurs évolutions, leur histoire nous permettront de voir quelle valeur patrimoniale est donnée à cet axe et quelles modifications les édifices ont subies pour correspondre aux nouvelles politiques de la ville.

Ce sujet a été pensé comme une étude historique et patrimoniale au croisement entre deux cultures. Il ne s'agit pas de faire l'inventaire des constructions portugaises et les destructions chinoises, mais bien une étude centrée sur le mélange et la mixité. C'est pourquoi l'avenue Almeida Ribeiro a été choisie comme lieu représentatif de l'urbanisme à Macao, vu sa situation au cœur de la ville et son importance comme lieu de passage. Nous rechercherons donc les traces d'un urbanisme et d'une architecture mixte exprimant l'existence d'un patrimoine macanéen. Nous pouvons poser l'hypothèse que l'avenue Almeida Ribeiro sera à considérer comme un symbole, de par sa construction et sa conservation, d'une hybridation culturelle entre culture chinoise et portugaise à Macao, et ce depuis les deux guerres mondiales jusqu'à aujourd'hui.

Pour répondre à ce questionnement, nous débuterons dans un premier temps par une liste de sources disponibles sur l'avenue Almeida Ribeiro, tant les documents textuels que les documents iconographiques ou photographiques. Puis, nous avons choisi de dresser un état de l'art des recherches entreprises par nos prédécesseurs sur l'urbanisme à Macao et sur l'Avenue Almeida Ribeiro. Dans un troisième temps, nous poserons les notions, les questionnements et la méthode utilisée pour pouvoir entreprendre l'étude du sujet. Puis, nous traiterons l'étude à proprement parler du sujet à travers une étude historique de l'avenue Almeida Ribeiro entre 1915 et 1945, description de la réalité du terrain aujourd'hui et une réflexion sur les politiques patrimoniales mises en places. Enfin, nous chercherons à synthétiser notre réflexion en l'ouvrant sur une réflexion plus générale sur le colonialisme et l'urbanisme entrepris par les européens dans le monde.

Chapitre 1 : Source et Bibliographie

I. Les Sources

Entreprendre l'étude de la construction d'une avenue dans un ancien comptoir portugais en Chine, c'est se lancer dans un jeu de « chasse au trésor » de sources dans différents centres archivistiques sur deux continents. Le corpus de documents assemblé consiste en une multitude de sources aux typologies diverses. Du projet de construction de l'avenue aux plans architecturaux des bâtiments, en passant par des descriptions de voyageurs, le lecteur est amené à considérer l'objet traité sous toutes ces facettes. De fait, l'association de ces sources permet de révéler l'histoire renfermée dans les pierres et les murs qui composent la ville de Macao. Ce mémoire s'intéresse à présenter une portion de cette longue histoire à travers l'étude d'une Avenue, et non des moindres, de Macao : l'avenue Almeida Ribeiro, principale artère de la ville. Afin de comprendre l'histoire de la construction et de l'évolution de celle-ci, il a été choisi de commencer par revenir à la source la plus représentative, la source la plus tangible : l'avenue Almeida Ribeiro d'aujourd'hui.

Partir du terrain et de l'avenue en elle – même permet de constater l'évolution architecturale au cours du temps. Du début de la construction de l'avenue en 1913 à aujourd'hui, l'avenue a connu de nombreuses modifications, à commencer par son agrandissement en 1922. Néanmoins, la fonction d'artère principale et commerciale de la ville n'a pas changé depuis son inauguration en 1918. Ainsi, l'étude de terrain sera un moyen de constater les évolutions et les modifications au cours du temps de l'avenue. Toutefois, ces sources physiques que peuvent être les immeubles, les façades, les magasins ont changées au cours du temps, c'est pourquoi les sources papier sont nécessaires pour mener à bien notre étude.

Le Centre d'Archive Historique de Macao est le lieu où se trouve rassemblé le plus grand nombre de sources sur l'évolution de la ville de Macao et en particulier sur l'avenue Almeida Ribeiro. Ces documents sont regroupés sous dans différents fonds provenant de départements différents. Le versement des sources ne s'est donc pas fait en simultanée. De plus, le centre d'archive étant assez récent, les sources ont parfois connu plusieurs déplacements avant leur dépôt dans ce centre.

Le Centre d'Archive Historique de Macao (CAHM) a lui-même son histoire. À l'origine ce centre s'intitulait « O Arquivo General de Macau ». Créé le 28 juin 1952, il avait déjà pour fonction de conserver les documents ayant une valeur historique importante. Il était alors géré entièrement par l'administration gouvernementale de la ville. À partir de 1979, l'institution change de nom et se renomme alors « Centre d'Archive Historique de Macao »²¹. Avec ce nouveau nom, l'institution change aussi de statut et devient indépendante vis-à-vis de l'administration gouvernementale. En 1986, elle s'associa à l'institut culturel de Macao. De cette fusion naîtra un important travail collaboratif de recherche spécialisée sur la ville et son histoire. Quelle que soit la période, son objectif est de préserver, de mettre à disposition, dans la mesure du possible, les documents historiques émis par les diverses institutions politiques et administratives de la ville (Mairie, Gouvernement local Portugais – le Leal Senado, le Département des Finances, le Département des Travaux Publics et des Transports...). Elle œuvre aussi pour la diffusion du savoir, soit par des évènements culturels (expositions, colloques scientifiques...), soit par le soutien financier de travaux de recherche. Il ne s'agit pas là de la seule institution étudiant l'histoire de la ville. Toutefois, la qualité de ces sources et leur nombre fait de ce centre d'archives le lieu incontournable pour eux qui cherchent à retracer l'histoire de Macao.

En ce qui concerne les autres sources utilisées, elles se trouvent dans la Bibliothèque Nationale Portugaise qui regroupe un incroyable fonds de documents imprimés, manuscrits, cartographiques et iconographiques. Il s'agit là de l'institution portugaise qui rassemble l'ensemble des livres publiés au Portugal ainsi que les archives les plus importantes. Elle contient également un grand nombre d'ouvrages et d'écrits produits par des auteurs lusophones ainsi que de nombreux livres et manuscrits traitant du Portugal et ses colonies, rédigés par des auteurs étrangers.

L'ensemble des écrits qui composent ce corpus de sources a été rédigé par des auteurs lusophones (issue du Portugal ou des anciennes colonies portugaise) et par des auteurs européens (anglais, français). Malheureusement, nous n'avons pas pu y inclure des documents en langue chinoise, cette absence s'expliquant par le difficile accès à ces documents et par la complexité de cette langue. Ce corpus permet donc d'étudier cette avenue à travers le regard des autorités, des habitants de Macao lusophones et de ces voyageurs occidentaux. Bien que ce corpus n'inclue pas, pour les raisons citées ci-dessus de sources en langues chinoises, les macanéens sinophones sont présents à travers leurs signatures et la présence de traducteurs

²¹ En Portugais « O Centro d'Arquivo Historico de Macau ». Le sigle utilisé par l'institution reprend les initiales de celle – ci (CAHM) et se trouve apposée dans la plus part des travaux historiques effectués à Macao.

bilingues. La construction de cette avenue, bien que dépendante de l'administration portugaise, est le fruit d'une collaboration portugaise et chinoise.

A. CENTRE DES ARCHIVES HISTORIQUES DE MACAO

Avant de présenter les sources elles-mêmes, il semble judicieux de faire un point sur les spécificités et le fonctionnement du centre d'archives de Macao. Avec la restitution de Macao à la Chine en 1999, l'organisation de ce centre s'est vue modifiée. Les archivistes d'origine portugaise qui administraient ce centre ont été intégrés, au sein de leur équipe des chinois. L'équipe d'aujourd'hui, se compose en grande majorité de chinois dont une bonne partie est en cours de formation. Le fonds d'archives contient principalement des documents historiques en langue portugaise, mais aussi un important fonds de documents en langue chinoise. Avec le temps, ces derniers seront majoritaires, c'est pourquoi la ville a investi dans une équipe parlant essentiellement chinois. La langue portugaise étant en train de disparaître des institutions, une partie des documents conservés dans ce dépôt risque, à terme, de ne plus être cataloguée pour des raisons d'oubli progressif de la langue.

Au-delà de ces problèmes futurs se pose aujourd'hui la difficulté de classement des documents. Ce fonds d'archives qu'est le Centre d'Archive Historique de Macao est le résultat de classements successifs d'archives dépendant de différents départements. Il n'est pas rare de se perdre dans les différentes cotes se trouvant sur les documents, dues au passage des archives dans divers dépôts avant leur versement en ce lieu.

À ces difficultés s'ajoutent les problèmes de lecture rencontrés par les archivistes en contact avec les chercheurs. La plupart n'ont que peu de notions en portugais, celles-ci étant insuffisantes pour pouvoir lire les archives elles-mêmes. Il en résulte une perte de savoir et une méconnaissance de la part de ces derniers, ce qui joue sur l'accessibilité des documents et le temps de recherche. Heureusement, un inventaire en ligne existe et permet de référencer les documents, mais celui-ci comporte parfois des erreurs de datation et ne présente pas toutes les archives (absence d'inventaire des sources iconographiques et cartographiques). En soi, l'archive est une institution particulièrement importante pour la sauvegarde des documents, mais une réorganisation des archives tant chinoises que portugaises serait la bienvenue afin de faciliter et permettre la poursuite des recherches sur la ville.

I. Les sources manuscrites

Les sources manuscrites du centre d'archive historique de Macao se répartissent en plusieurs fonds, portant le nom des institutions d'où ils proviennent. Toutes ces institutions existent encore, mais ne préservent plus leurs archives historiques dans leurs murs. Le fonds principal pour notre étude provient du Département des Travaux Publics et des Transports de Macao. Il se compose de dossiers de demande de constructions, projets à l'origine des premiers immeubles de l'Avenue, mais aussi des premières modifications.

Associé à ces archives principales se trouve un corpus de documents complémentaires, provenant tant de Macao (CAHM) que de Lisbonne (B.N.P – Bibliothèque Nationale Portugaise). Cet ensemble permet une compréhension élargie du sujet. Une analyse en détail de chaque type de sources utilisé, leurs intérêts et la méthode employée dans ce mémoire pour traiter cette avenue suivra dans le chapitre problématique et méthodologie. Ce chapitre, lui, se consacre exclusivement à la présentation et en la mise en contexte des archives utilisées.

1. *Fonds Direction des Services de Sols, Travaux Publics et Transports – Section Département d'Urbanisation – Série Avenue Almeida Ribeiro*

Ce fonds ne se compose que de projets de construction d'immeubles des trois plus grandes avenues réalisées durant le XXe siècle. La série de l'Avenue Almeida Ribeiro s'étend de 1914 à 1962. Pour des questions de faisabilité d'étude, une seule avenue est traitée dans ce mémoire, mais des travaux sur les deux autres peuvent se révéler tout aussi intéressants et restent à faire. Quant aux limites chronologiques, ce mémoire s'intéresse à la période 1914 à 1945, c'est pourquoi une partie des documents de la série n'a pas été incorporée, leurs années de productions étant au-delà de la période traitée. Ci-dessous se trouve donc la liste de ces sources. Afin de présenter les sources le plus fidèlement possible, il a été choisi de garder les titres en portugais. Une traduction en français est disponible dans les annexes afin de faciliter leurs compréhensions.

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0001 : *Construção de mais um pavimento nos prédios nº 1 e 2 HN – 1919, p.1-7.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0002 : *Modificações nos prédios nº 1 NV e 2 NV – 1918, p.1-13.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0003 : *Obras de construção, alteração e substituição nos prédios nº 23, 25, 27, 85, 87, 91, 95, 97, 99, 101 e 103 – 1915/1964, p.1-19 et p.75-82.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0004 : *Construção de um bloco de dois prédios e sua posterior alteração nos prédios nº 29 e 31 –1917/1939, p.1-61.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0007 : *Demolição e reconstrução de dois mostruários no rés-de-chão do prédio nº 46 –1927/1961, p.10-38.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0008 : *Enfeite da fachada principal do prédio nº 48 – 1940, p.1 à 9.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0010 : *Modificação das escadas, das portas e obra de enfeite da entrada principal do prédio nº 52 – 1934/1944, p.1-33.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0012 : *Construção de um bloco de sete casas e reabertura de portas nos prédios nº 52, 54, 56 e 58 – 1914/1920, p.1-20.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0013 : *Alterações no prédio nº 53 – – 1944, p.1-13.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0014 : *Reposição de escada, alterações e enfeite da fachada principal do prédio nº 54 – 1920/1962, p.1-29.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0016 : *Construção de casas para habitação e comércio, de um telheiro envidraçado, modificação de montras e da posição da escada principal do prédio nº 56 – 1914/1954, p.1-22.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0017 : *Reconstrução do prédio, construção de duas montras e substituição da fachada do prédio nº 57 – 1916/1950, p.1-23.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0018 : *Supressão de uma divisória de tijolo, implantação duma nova escada em madeira e a construção duma bandeira na fachada principal do prédio nº 57 – 1925, p.1-6.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0019 : *Reconstrução, modificação da fachada e da porta principale do prédio nº 61 – 1915/1953, p.1-17.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0020 : *Demolição, reconstrução e alterações no rés-do-chão do prédio nº 63 –1915/1950, p.1-10.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0021 : *Modificação e ampliação, construção de uma montra, reconstrução das varandas e transformação de uma janela nos prédios nº 69 e 71 – 1914/1959, p.1-38.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0023 : *Construção, reparação da cobertura, da varanda e enfeite da entrada dos prédios nº 73 e 75 – 1917/1944, p.1-28.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0024 : *Substituição do reboco da fachada do prédio nº 76 – 1943, p.1-11.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0025 : *Modificações e reparações nos prédios nº 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92 e 94 – 1915/1923, p.1-28.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0026 : *Reconstrução e reparação do prédio nº 77 – 1917/1929, p.1-10.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0027 : *Alterações nos prédios nº 78 a 88 – 1940, p.1-11.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0028 : *Construção dos prédios nº 79 e 81 – 1917/1941, p.1-15.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0032 : *Reconstrução e obras de beneficiação nos prédios nº 81 e 83 – 1918/1963, p.1-6.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0033 : *Enfeite da fachada principal do prédio nº 82 – 1939, p.1-8.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0037 : *Obras de alteração no prédio nº 83 – 1933, p.1-10.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0040 : *Obras diversas nos prédios nº 88 e 90 – 1938/1950, p.1-65.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0041 : *Alterações nos prédios nº 88, 90 e 92 – 1924/1931, p.1-14.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0042 : *Construção do mostruário, montra e enfeites da entrada do prédio nº 92 – 1938 /1948 p.1-24.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0043 : *Enfeite da entrada do nº 94 – 1940/1941, p.1-10.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0044 : *Reconstrução dos prédios e construção de montras e d'um balcão dos prédios nº 95 e 97 – 1915/1951, p.1-18.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0045 : *Reconstrução e obras de melhoramento no prédio nº 99 – 1915/1948, p.1-12.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0046 : *Enfeite da entrada, construção de montras, substituição dos letreiros e reboco da fachada do prédio nº 100 – 1942/1957, p.1-9.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0047 : *Reconstrução dos prédios nº 101 e 103 – 1915/1916, p.1-27.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0048 : *Obras de enfeite da fachada e melhoramento, reconstrução da sobreloja e montras do prédio nº 103 – 1942/1950, p.1-10.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0051 : *Obras diversas no prédio nº 105 – 1916/1962, p.1-16.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0052 : *Reconstrução e enfeite dos prédios nº 107 e 109 – 1915/1943, p.1-46.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0053 : *Alterações nos prédios nº 108 e 110 – 1924/1951, p.14-27.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0055 : *Reconstrução, enfeite da fachada, substituição de reboco, construção das montras no prédio nº 111 – 1915/1947, p.1-26.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0059 : *Reconstrução, construção de montras e obras de melhoramento nos prédios nº 113 e 115 – 1915/1949, p.12-21.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0060 : *Requerimento do proprietário para avançar a fachada principal do prédio nº 117 – 1916, p.1-7.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0061 : *Obras de enfeite da fachada principal do prédio nº 119 – 1942/1946, p.1-9.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0062 : *Construção de oito lojas nos prédios nº 119, 121 e 123 – 1915/1916, p.1-19.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0063 : *Substituição da cobertura do terraço e pavimento da cozinha, construção de mostruários e enfeite dos prédios nº 121, 123, 125, 127 e 127A – 1939/1966, p.27-34, et 92-102.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0064 : *Obras diversas nos prédios nº 124, 126 e 128 – 1915/1957, p.73 à 80.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0065 : *Construção de um bloco de seis prédios nos nº 129 e 131 – 1915/1916, p.1-12.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0066 : *Melhoramentos nos prédios nº 129 e 131 – 1933, p.1-7.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0067 : *Melhoramento do prédio, alteração da fachada e construção de sobrado nos prédios nº 129, 131, 133, 135 e 137 – 1939/1966, p.31-40.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0068 : *Substituição de viga e ligação interior dos prédios nº 132 – 1933/1941, p.1-23.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0069 : *Obras das retretes e canos de esgoto e alterações dos mostruários no prédio nº 134 – 1939/1960, p.1-43.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0070 : *Obras de construção, substituição e melhoramento dos prédios nº 139, 141 e 143 – 1916/1964, p.1-9.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0071 : *Modificações do prédio, substituição dos linteis da fachada principal e reconstrução dos pavimentos da cozinha no prédio nº 143 – 1931/1963, p. 1-14.*

MO/AH/DSSOPT/DU/001/0072 : *Demolição, reconstrução e renovação da cobertura dos prédios nº 145, 147, 149, 151 e 153 – 1915/1950, p.1-21.*

2. Fonds Leal Senado

Ce fonds contient les documents les plus importants du Leal Senado, siège du gouvernement local. Ces documents-ci sont deux des plus grands projets engagés dans la ville. Ils ont tous deux à leur manière un impact durable sur la ville.

MO/AH/LS/0997 : *Avenida Almeida Ribeiro: projecto da sua construção e de iluminação – 1915, p.1-34.*

MO/AH/LS/1293 : *Iluminação pública: cadastro – 1925, p.1-21.*

3. Fonds Cartographie

Le fonds cartographique du CAHM est particulièrement riche et comprend des cartes des premières installations portugaises à aujourd'hui. Les documents ici sélectionnés sont principalement des vues générales de Macao à différentes échelles, représentant le réseau urbain, mais aussi des cartes plus spécifiques centrés sur l'Avenue Almeida Ribeiro. Ce fonds permet une étude de la ville de 1903 à 1935. Il n'existe pas de carte généraliste précise qui suit cette période dans ce fond.

MNL.03.09.CART : *Projeto da construção d'uma avenida do Largo do Senado ao Porto Interior e melhoramento de variás ruas do Bazar China — 1/500, Macau, Administração Civil, 1900? : 1 carta, preto e branco, 151x91 cm.*

MNL.05.16.CART : *Península de Macau e Ilha de Taípa* – 1/20 000, Macau, Projecto de Obras e atterros em Macau e Ilhas, 1922 : 1 carta, cor, 54x46 cm.

MNL.05.20.CART : *Península de Macau e Ilha de Taípa: schema geral de obras contra o envasamento do canal de acesso ao Porto exterior incluído para esse efeito a ilha projectada entre a Taípa e Colone* – 1/20 000, Macau, Projecto de Obras e atterros em Macau e Ilhas, 1924: 1 carta, cor, 54x46 cm.

MNL.05.27. CART : *Projecto de construção d'uma avenida desde o largo do Senado à rua Marginal do Porto Interior e do alargamento das ruas dos Mercadores, do Mastro, do Aterro Novo e da Travessa da Cordoaria* – 1/500, Macau, Administração Civil, 1903: 1 carta, cor, 170x69cm.

MNL.09.08.C. CART : *Macau, secção de Cadastro e Propriedade da colónia, Planta geral da cidade e Novo Porto de Macau* – 1/2000, Macau, Direcção das Obras Publicas, 1935, 3e carta do portfoglio, cor, 100x77cm.

4. Fonds Administration Civile – Section Administrative – Série Procès

Ce fonds fait partie de la section administrative de la ville. Il regroupe de nombreux documents les plus variés du cadastre public, aux ventes de terrains en passant des autorisations de jeux dans certains commerces. Les documents qui suivent permettent d'aborder différents aspects de l'Avenue : sociologie, juridiction, modifications de bâtiments... Il ne s'agit pas d'un corpus de documents homogènes, mais une succession de documents singuliers qui permettent d'appréhender la ville sous ces différents aspects.

MO/AH/AC/SA/01/00163 : *Cadastro das vias públicas da província de Macau* – 1874, p.1-27.

MO/AH/AC/SA/01/02172 : *Expropriação do Bazar Chinês* –1909, p.1-4.

MO/AH/AC/SA/01/02814 : *Expropriações a fazer durante o ano de 1910 pela Comissão Administrativa das Obras de Saneamento do Bazar Chinês* – 1910, p.1-31.

MO/AH/AC/SA/01/02858 : *Construção da Avenida Almeida Ribeiro – 1910, p.1-4.*

MO/AH/AC/SA/01/03833 : *Relações entre o Leal Senado e a Direcção das Obras Públicas acerca dos serviços da iluminação eléctrica da cidade – 1912-1913, p.1- 51.*

MO/AH/AC/SA/01/04247 : *Desinhação da “Avenida Almeida Ribeiro” pelo o nome de “Nova Avenida do Bazar” – 1913, p.1-9.*

MO/AH/AC/SA/01/04872 : *Projecto de iluminação eléctrica da Avenida de Almeida Ribeiro – 1915, p.1-37.*

MO/AH/AC/SA/01/04930 : *Venda de terrenos no Bazar Chinês efectuadas ao abrigo do Decreto de 26 de Março de 1908 – 1915, p.1-6.*

MO/AH/AC/SA/01/05018 : *Aforamento de terrenos situados no prolongamento da Avenida de Almeida Ribeiro – 1915, p.1-4.*

MO/AH/AC/SA/01/05248 : *Pedido do governo de Cantão para lhe ser concedida a extradição dos chineses U Tang Nam, Ung Keng Un e Fông Chêng Ch'eong, respectivamente dono, gerente e empregado da Tipografia Tin Seng da Avenida Nova (Av. de Almeida Ribeiro) desta cidade, acusando-os de naquele estabelecimento fabricarem notas falsas para usos militares – 1916, p.1-25.*

MO/AH/AC/SA/01/05888 : *Desabamento do prédio n.º 24 da Avenida Almeida Ribeiro, de que resultou a morte de duas mulheres chinesas e ferimentos em sete outras pessoas. Ordem do Governo para o director das Obras Públicas mandar proceder, segundo a lei, com vista ao apuramento de responsabilidades – 1917, p.1-16.*

MO/AH/AC/SA/01/05896 : *Pedido do exclusivista do jogo "Fantan" em Macau, para lhe ser autorizado o estabelecimento, no Largo de S. Domingos, Largo do Leal Senado e Av. Almeida Ribeiro, de casas daquele jogo – 1917, p.1-17.*

MO/AH/AC/SA/01/06258 : *Medidas adoptadas pelo Commissariado de Polícia, a fim de evitar os desacatos habitualmente praticados pelas praças de Marinha nos bairros chineses e*

nomeadamente na rua do Bazar e do Bazarinho, locais onde existem maior número de restaurantes e casas de toleradas – 1917, p.1-13.

MO/AH/AC/SA/01/06864 : Autorização concedida ao chinês Vong Chi San, proprietário da casa de penhor "Tac Seng On", estabelecida na Avenida de Almeida Ribeiro, para fazer uma ligação da canalização pública de água salgada, para o seu estabelecimento – 1918, p.1-14.

MO/AH/AC/SA/01/07602 : Pedido de Óscar Francisco Ribeiro para abrir uma casa de leilão na Avenida de Almeida Ribeiro – 1919, p.1-3.

MO/AH/AC/SA/01/07377 : Expropriação de vários prédios para o saneamento do Bazar Chinês – 1919, p.1-8.

MO/AH/AC/SA/01/07912 : Autorização concedida ao clube "Kuang Hang" para mudar a sua sede para o 2.º andar do prédio n.º 106 da Avenida de Almeida Ribeiro – 1920, p.1-3.

MO/AH/AC/SA/01/08623 : Expropriação de vários prédios sitos na Rua Sul do Mercado de S. Domingos, na dos Mercadores e na extinta Travessa dos Tintureiros, para complemento da Avenida Almeida Ribeiro – 1922, p.1-2.

MO/AH/AC/SA/01/09045 : Diversos documentos respeitantes a pedidos de aforamentos feitos por: Iong Vai Tun e Iong Vai Pou, de um terreno na Rua das Estalagens; Carlos de Melo Leitão, de dois terrenos, um na Avenida Almeida Ribeiro e outro na Rua dos Mercadores; Lam Woon Lau de um terreno na Avenida Coronel Mesquita e Kong Nui de parcelas de terreno situados em San Kiu – 1923, p1-10.

MO/AH/AC/SA/01/11406 : Pedido de expropriação de um terreno sito junto à Avenida Almeida Ribeiro (local destinado, pelas autoridades, à Estação dos Correios) – 1927, p1-6.

MO/AH/AC/SA/01/11762 : Autorização concedida à Firma Tong Lei, estabelecida no prédio n.º 6 da Av. Almeida Ribeiro, para venda de selos e mais fórmulas de franquia – 1927, p.1-3.

MO/AH/AC/SA/01/14880 : *Pedido feito por Charles Simon Rosselet de uma licença para estabelecer um cinema sonoro "Carlton Theatre" num prédio em construção na Av. Almeida Ribeiro – 1934, p.1-8.*

MO/AH/AC/SA/01/27073/003 : *Projecto de construção d'uma avenida desde o Largo do Senado à Rua Marginal do Porto Interior e do alargamento das ruas dos Mercadores, do Mastro, Aterro Novo e Travessa da Cordoaria – 1903, p.1.*

MO/AH/AC/SA/01/27094/001 : *Projecto da construção d'uma avenida do Largo do Senado ao Porto Interior e melhoramento de várias ruas do Bazar China – 1903, p.1.*

MO/AH/AC/SA/01/27230 : *Correspondência recebida do Leal Senado: electrificação de Macau – 1901-1922, p.1-264.*

MO/AH/AC/SA/01/27254 : *Direcção das Obras Públicas: relatório e parecer da comissão encarregada de elaborar as bases para o abastecimento geral de água a Macau – 1924 — 1924, p.1-26.*

5. Fonds Iconographiques

Il s'agit d'un des plus grands fonds et des plus intéressants du CAHM. Il contient des photographies de toute la ville depuis les premiers clichés noirs et blancs à des clichés pris ces dernières années. Malheureusement, les informations en ce qui concerne le photographe, le contexte de prise de photographies et les datations sont peu nombreuses. Les photographies sélectionnées et utilisées dans ce mémoire ont toute pour sujet principale l'Avenue Almeida Ribeiro. Les photographies ont été prises dans leur majorité par Lee Yuk Tin, dont la mission a été d'illustrer la vie à Macao de 1925 à 1950. Les documents sélectionnés se trouvant dans l'album de 50 photographies et dans l'album de 150 photographies ont été étudiés attentivement. Une partie de ces photographies ont été éliminées de ce corpus au vu des éléments photographies (voiture datant des années soixante, immeubles postérieurs à la période étudiée). Toutefois, il a été choisi d'intégrer certaines photographies datant de 1950 afin d'observer l'Avenue Almeida Ribeiro à la suite de la Seconde Guerre Mondiale, des photographies générales de l'Avenue pendant cette période n'existant pas dans ce fonds.

MNL.01.01.006.F : YUK-TIN, Lee, *Albúm 50 fotos - vários aspectos da vida social e do crescimento urbano de Macau*, Macao, 1950,© Arquivo Historico de Macau.

MNL.01.01.014.F : YUK-TIN, Lee, *Albúm 50 fotos - vários aspectos da vida social e do crescimento urbano de Macau*, Macao, 1950,© Arquivo Historico de Macau.

MNL.01.02.089.F : YUK-TIN, Lee, *Albúm 70 fotos - vários aspectos do quotidiano de Macau, arquitectura religiosa e crescimento urbano*, Macao, années 1925-1948,© Arquivo Historico de Macau.

MNL.01.01.090.F : YUK-TIN, Lee, *Albúm 70 fotos - vários aspectos do quotidiano de Macau, arquitectura religiosa e crescimento urbano*, Macao, années 1925-1948,© Arquivo Historico de Macau.

MNL.01.02.097.F : YUK-TIN, Lee, *Albúm 70 fotos - vários aspectos do quotidiano de Macau, arquitectura religiosa e crescimento urbano*, Macao, années 1925-1948,© Arquivo Historico de Macau.

MNL.01.02.099.F : YUK-TIN, Lee, *Albúm 70 fotos - vários aspectos do quotidiano de Macau, arquitectura religiosa e crescimento urbano*, Macao, années 1925-1948,© Arquivo Historico de Macau.

MNL.07.06.012.F : *Diversos aspectos políticos e sociais de Macau. Albúm 150 fotos*, Macao, 1940-1950, © Arquivo Historico de Macau.

MNL.07.06.040.F : *Diversos aspectos políticos e sociais de Macau. Albúm 150 fotos* ,Macao, 1940-1950, © Arquivo Historico de Macau.

MNL.07.06.020.F : *Diversos aspectos políticos e sociais de Macau. Albúm 150 fotos*, Macao, 1940-1950, © Arquivo Historico de Macau.

MNL.07.06.041.F : *Diversos aspectos políticos e sociais de Macau. Albúm 150 fotos*, Macao, 1940-1950, © Arquivo Historico de Macau.

6. Fonds des périodiques

Ce fonds rassemble l'ensemble des périodiques historiques ayant été publiés à Macao. Le journal officiel de la ville, le « *Bulletim official de Macau* » a pour fonction encore aujourd'hui de publier les principales décisions prises par les autorités locales. Ces bulletins sont rassemblés dans de grands livres classés par année. La numérotation est continue d'un volume à l'autre. Les pages que nous donnons sont celles des livres.

L'article du journal local *O Macaense*²² est un témoignage d'un habitant de Macao au sujet des installations de la ville, existante ou non. Cet article précédant la création de l'Avenue permet un regard sur les problèmes rencontrés dans la ville avant la mise en place des derniers travaux d'amélioration. Il s'agit donc d'une critique qui nous permettra de mettre en perspective les décisions prises.

“Melhoramentos Materiaes: Relatório », *O Macaense*, n.94, 31 Janvier 1884, p.206

Governo da Província de Macau, « Portarias n° 2 », *Bulletin official de Macau*, n.1, 5 Janvier 1918, p.2-3.

Administração do Conselho de Macau, « Edital », *Bulletin official de Macau*, n.5, 1 Février 1919, p.53.

Governo da Província de Macau, « Portarias n° 82 », *Bulletin official de Macau*, n.18, 3 Mai 1919, p.252.

Governo da Província de Macau, « Portarias n° 124 », *Bulletin official de Macau*, n.25, 21 juin 1919, p.420.

Governo da Província de Macau, « Portarias n° 174 », *Bulletin official de Macau*, n.29, 19 Juillet 1919, p.489-490.

B. BIBLIOTHÈQUE NATIONALE PORTUGAISE

Les archives de la BNP font partie des sources complémentaires utilisées pour comprendre l'Avenue et les différents dossiers du fonds des Travaux Publics et des Transports. Ce fonds se compose de sources diverses telles que des albums de photographies et de croquis, des récits de voyageurs, des cartes. Ces documents, de par leur nature, nous présentent différents regards, permettant de voir au-delà du discours officiel des institutions de la ville. L'utilisation des cartes des deux archives (BNP et CAHM) permet une étude de toute la période de 1910 à 1945.

²² Ce journal a vu le jour en 1882.

I. Les sources manuscrites

Les cartes de Macao conservées dans la bibliothèque nationale portugaise représentent Macao à l'échelle de la presqu'île ou de la ville entière (comportant les îles de Taipa et Coloane). Ce sont pour la plupart des cartes produites par des institutions officielles, de Macao ou de Lisbonne. Les cartes choisies pour cette étude ne sont qu'un échantillon des cartes de Macao conservées à la B.N.P. Il s'agissait de garder ici que les cartes les plus utiles à cette recherche. De fait, les cartes ci-dessous sont à considérer dans la continuité avec celles du CAHM. L'ensemble des cartes assemblé nous donne une vision d'ensemble de l'évolution de la ville de 1903 à 1954.

1. *Fonds Cartographique*

La spécificité de ce fonds cartographique est de rassembler des cartes de la métropole et de Macao. L'une des cartes est d'ailleurs reproduite pour une diffusion grand public, contrairement aux autres cartes produites dans le cadre d'institutions administratives et politiques. Le choix d'utiliser une carte datant de 1954 est dû à l'absence de carte entre 1935 et 1954. Malgré quelques modifications mineures dans l'Avenue à cette période, elle nous conduit à avoir une idée générale de l'Avenue à la fin de notre période.

C.C. 217 R. – ALVES, João Carlos, BARBOSA PIRES, João, *Planta Geral da Cidade e Novo Porto de Macau*, 1/4000, Macao, Macau Tipografia Mercantil, 1927 : 1 carte, couleur, 123,30 x 93,50 cm.

C.A. 87 A. – Comissão de Cartografia de Portugal, *Atlas de Macau*, Lisbonne, Ministério das Colónias, 1912 : 5 cartes, couleur, 52 cm.

C.C. 832 A. — Repartição Central dos Serviços Económicos, *Macau: Cidade do nome de Deus*, 1/10000, Macao, Repartição Central dos Serviços Económicos, 1954 : 1 carte, couleur, 40 x 33.40 cm.

II. Les sources imprimées

Les sources imprimées de la B.N.P sont composées de documents particulièrement précieux pour réaliser une étude sur l'urbanisation de Macao. Les auteurs de ces sources y font le récit de leur séjour à Macao en nous décrivant la ville et son atmosphère. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que ces sources sont issues d'un discours « colonialiste »²³, nourri d'un certain imaginaire européen de l'orient. À ces documents s'ajoute des photographies et de croquis, tirés des carnets de voyage et des albums, assemblés par des institutions muséales, dans le but de publier des sources historiques de la ville.

1. Récits de voyageurs

L'ensemble de ces ouvrages est l'œuvre d'européens, membres d'une élite sociale bien-pensante. Issus de la noblesse ou hauts fonctionnaires au service de l'État, ces voyageurs, à travers leurs descriptions, nous livrent une autre vision de Macao. Celle d'une Macao atypique, fascinante, décrite dans ces carnets, qui par la suite, seront imprimés, publiés et diffusés. Le nombre de livres ainsi que leurs différentes dates d'écriture nous permettent d'avoir un aperçu, aussi petit soit-il, de l'évolution de la ville avant et après la construction de l'Avenue Almeida Ribeiro. C'est ainsi qu'à travers eux, une appréhension des modifications spatiales est réalisable dans le temps. Il en va de même en ce qui concerne l'impact sur les esprits européens que peut avoir la création de cette avenue, nouveau centre principal de commerce de la ville.

Ces carnets de voyage ont aussi la particularité d'être disponibles dans leur première édition à la B.N.P. De fait, certains contiennent des documents insolites comme des cartes ou des photographies de la période. Ces documents iconographiques ne sont pas des cartes postales, mais des photographies prises sur le vif, sans qu'il soit possible d'en préciser la nature exacte.

CONDE DE ARNOSO, *Jornadas pelo Mundo*, Porto, Companhia Portuguesa Editora Porto, 1895.

DE CASTRO SAMPAIO, *Manuel, os Chins de Macau*, Hong-kong, Typographia de Noronha e filhos, 1867.

DE INSO, Jaime, *O Caminho do Oriente*, Lisboa, Tipographie Elite, 1932.

²³ Ce terme n'est pas tout à fait adapté et nécessite des nuances qui seront traité dans le chapitre problématique et méthodologie. CF p.57.

DE INSO, Jaime, *China*, Lisboa, Europa, 1936.

DE INSO, Jaime, *Macau: a mais antiga colónia europeia no extremo-orient*, Macao, Tipografia do Orfanato, 1932.

DE INSO, Jaime, *Visões da China*, Lisboa, Tipografia Elite, 1933.

2. *Albums de voyage*

Ces documents furent une grande surprise réservée par cette recherche. La présence de deux albums sur Macao à B.N.P, assemblés sous forme de catalogues par des Musées (Musée de la Marine de Macao et Musée de l'Orient de Lisbonne) permet de mettre en perspective la ville à partir de différentes perceptions. Le premier album se compose de photographies, de croquis et surtout de reproductions de lettres. Intitulé « Um marinheiro em Macau », il retrace le voyage en Asie du marin Fílipe Emílio De Paiva, lieutenant sur la canonnière « Diu » de 1903 à 1905. Cet album cherche à retracer l'ambiance des lieux où ce marin a fait escale. Pour cela, l'ouvrage se compose de nombreux documents iconographiques (croquis et photographies). Toutefois, l'absence de précisions sur les provenances et les dates de ces documents rendent leur exploitation difficile. Il est possible, à la vue des photographies de se demander si celles-ci n'auraient pas été extraites des carnets de voyage de Jaimes de Inso²⁴ datant de 1932 à 1936, afin d'illustrer les propos du marin. Les éléments représentés sur les photographies ne permettent pas une datation précise (les vêtements chinois similaire entre le début et le milieu du siècle, la présence d'un pousse-pousse traditionnel, ni les lampes et réverbères pouvant être tant au gaz qu'à l'électricité). Quant aux croquis, nous supposons qu'il s'agit de croquis réalisés par l'auteur des lettres, sans toutefois pouvoir l'affirmer. L'absence de quelconques commentaires, annotations ou références de sources rend les apports de ces documents très hypothétiques. Les lettres, quant à elles, contiennent essentiellement des indications se référant à la marine.

Le second album cherche lui à retracer à travers des photographies l'évolution urbaine de la ville de 1844 à 1974. Seules quelques photographies seront intégrées dans notre analyse, à savoir celles concernant notre période et notre avenue, mais elles ne comportent pas plus d'indications que le premier album. En dépit du manque d'informations sur la provenance de

²⁴ Certaines photographies sont en effet identiques dans les carnets de Jaime de Inso et celles de l'album.

ces sources iconographiques, dans les deux albums, ces documents ont le mérite de nous permettre une visualisation de l'avenue et de la ville afin de réaliser une véritable comparaison entre la période couverte par nos sources (1915 à 1945) et la ville d'aujourd'hui documentée par les photographies prises sur le terrain, recensées dans les annexes.

DE PAIVA, Fílipe Emílio, *Um marinheiro em Macau – 1903. Álbum de Viagem*, Macao, Museu Marítimo de Macau, 1997.

BELTRÃO COELHO, *Álbum Macau 1844 – 1974*, Lisbonne, Fundação Oriente, 1990.

I. Bibliographie

I. Ouvrages généraux

AGULHON, Maurice, *Histoire de la France Urbaine : la ville de l'âge industriel — le Cycle Haussmannien*, T. 4, Paris, Le Point, 1998.

CHOAY, Françoise, MERLIN, Pierre, *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*, Paris, Presse Universitaire Française, 1988.

MATTOSO, José (dir.), ROSSA, Walter (Cord.), *Património de origem portuguesa no Mundo: arquitectura e urbanismo*, Vol. 3 *Ásia Oceania*, Lisbonne Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

ALVES, Paula, BELTRÃO COELHO, Rogério, JORGE, Cecília, *Cem anos que mudaram Macau*, Macao, Edição do Governo de Macau, 1995.

AMARO, Ana Maria, *Das Cabanas de palhas as torres de betão*, Lisbonne, Universidade técnica de Lisboa, 1998.

CAÇORINO DA PALMA BARACHO, Carlos Alberto, *Um percurso ao encontro do medieval em Macau: urbanismo e arquitectura: persistência e coexistência de elementos medievais portugueses e tradicionais chineses na estrutura urbana e arquitectónica de Macau nos séculos XVI e XVII*, Lisbonne, Université Nouvelle de Lisbonne, 1992.

DIAS, Pedro, *A Urbanização e a arquitectura dos portugueses em Macau: 1557 – 1911*, Portugal Telecom Lisbonne, Lisbonne, 2005.

LESSA , Almerindo, *Macau: Ensaio de antropologia portuguesa dos trópicos*, Lisbonne, E.I.-Editora Internacional, 1996.

FERNANDES, José Manuel, *Arquitectos do Século XX : Da tradição à Modernidade*, Caledoscópio, 2006.

GRENET, Jacques, *Le Monde Chinois : l'époque contemporaine*, Vol.3, Paris, Armand Colin, 2006.

ORTET, Luís, *Património Classificado : Classified Cultural Buildings*, Macao, Direcção dos serviços de Correios, 2003.

PRESCOTT, Jon A., NEVES, Mário Filipe P., *Macaensis Momentum: a Fragment of Architecture: a moment in the history of the development of Macau*, Macao, Hewell Publications, 1993.

RODRIGUES COSTA, Maria de Lourdes, *História da Arquitectura em Macau*, Macao, Instituto Cultural, 1997.

SIT, Victor F.S, *Macau ao longo de 500 anos, como surgiu e evoluiu uma cidade chinesa atípica*, Hong Kong, Silkroad Press, 2013.

TEIXEIRA, Manuel, *Toponímia de Macau: Ruas com nomes de pessoas*, Vol II, Macao, Instituto Cultural de Macau, 1997.

II. Ouvrages spécialisés

ANDRADE DE SÁ, Luís, *A História na bagagem: Crónicas dos velhos hotéis de Macau*, Macao, Instituto Cultural, 1989.

BOTAS, João, *Macau 1937 – 1945 : os anos da Guerra*, Macao, Instituto Internacional de Macau, 2012.

CALADO, Maria, *Dossier de Candidatura à Lista do Património Mundial UNESCO*, Macao, Centro Histórico de Macau, 1987.

DE ARAUJO GOMES DA COSTA, Georgia Manuela, *Património Cultural de Macau : a réutilização como instrumento de reabilitação*, Lisbonne, Université Technique de Lisbonne, 2005.

INSTITUTO CULTURAL DE MACAU, *International Symposium on the Culture of Metropolis in Macau: Modernity, Modernism and Modernization. Urbanism, Identity, Collective Heritage and Quotidian culture – Strategies for the 21st Century*, September 1998, Macao, Instituto Cultural de Macau. Macao, Instituto Cultural de Macau, 2001.

PROENÇA DOS SANTOS BARREIROS, Sérgio, *Urbanismo colonial nas províncias orientais: continuidade e ruptura dos planos urbanísticos no Estado da Índia, Macau e Timor, 1934 – 1974*, Lisbonne, Université technique de Lisbonne, 2007.

RABINOW, Paul, *French Modern : Norms and forms of the social environment*, Chicago, The University of Chicago Press, 1989.

SANJUAN, Thierry, TROLLIET, Pierre, *La Chine et le monde chinois : une géopolitique des territoires*, Paris, Armand Colin, 2010.

SANJUAN, Thierry, *À l'ombre de Hong-kong, le delta de la Rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 1997.

ZHAN, Liang, *La naissance du concept de patrimoine en Chine XIXe – XXe siècles*, Paris, IPRAUS, 2003.

何偉傑, 澳門: 賭城以外的文化內涵 (The architectural Heritage in Macao), Hong-Kong, City University of Hong-Kong Press, 2011.

III. Articles spécialisés

« Macau Património Mundial », *Revista de Cultura de Macau*, edição internacional nº15, 2005, p.6-59.

« Preservar o Passado », *Revista da associação de arquitectos de Macau*, nº 6, 1993, p.17-23.

ABREU ARRIMAR (DE), Jorge, « Sociedade e poder político em Macau nos séculos XVIII e XIX », *Revista de Cultura de Macau*, nº25, edição internacional, 2008, p.50-61.

AZENHA CAÇAO, Armando, « Sankiu », *Revista de Cultura de Macau*, nº 35/36, Série II, 1998, p.132-147.

BURNAY, Diogo, « Mutações e arquitecturas: arquitectura e colonialismo em Macau », *Revista de Cultura de Macau*, nº35/36, Série II, 1998, p.95-106.

CAÇORINO DA PALMA BARACHO, Carlos, « Um percurso ao encontro do medievalismo em Macau », *Revista de Cultura de Macau*, nº34, Série II, 1998, p. 147-180.

CALADO, Maria, MENDES, Maria Clara, TOUSSANT, Michel, « Da Fundação aos anos 70: Evolução sócio-económica, urbana e arquitectónica », *Revista de Cultura de Macau*, nº34, Série II, 1998, p.75-146.

CHAVES DE ALMEIDA, Carlos, « Macau a palmo em passeios com sentidos ? », *Revista de Cultura de Macau*, nº35/36, Série II, 1998, p.223-225.

CODY, Jeffrey, « Cutting Fabric – Macau’s San Ma Lo (Avenida Almeida Ribeiro, 1910 – 1922) », *Dialogue, Architecture + Design + Culture*, nº 30, 1999, p.52-59.

CONCEIÇÃO AFONSO (DA), José, « A Revolução Verde de Macau (século XIX – década 80) », *Revista de Cultura de Macau*, nº35/36, Série II, 1998, p.171-205.

CONCEIÇÃO AFONSO (DA), José, « Macau: uma experiência de urbanismo estratégico e higienista dos finais do século XIX aos começos do século XX », *Revista de Cultura de Macau*, Série II, nº38/39, 1998, p.221-248.

CONCEIÇÃO JÚNIOR, António, « Quando o tempo rescende: a obra de José Catela », *Revista de Cultura de Macau*, nº2, edição internacional, 2002, p.96-113.

DIAS, Jorge, « Macau no último quartel do Século XIX: notas sobre um capítulo de “le japon de nos jours de George Bousquet” », *Revista de Cultura de Macau*, nº 7 et 8, 1988-1989, p.79-86.

DIAZ DE SEABRA, Leonore, ESPADINHA, Maria Antónia, « Para uma história das questões de saúde em Macau no século XIX: doenças, epidemias, médicos e doentes », *Revista de Cultura de Macau*, nº25, edição internacional, 2008, p.50-61.

DUNCAN, Craig, « Development of Macau's city Landscape », in CREMER, Rolf D., *Macau, City of Commerce and Culture*, Hong Kong, UEA Press, 1987, p.71- 84.

EDMONDS, Richard Louis, FROISSART, Chloé, « Macao dans et par-delà le Delta de la Rivière des Perles », *Perspectives Chinoise*, n ° 73, p.20-31.

FERNANDES, José Manuel, « Macau entre os séculos XIX e XX: urbanismo e infraestruturas », *Revista de Cultura de Macau*, nº 35/36, Série II, 1998, p.76-94.

GRAÇA, Jorge, « Urbanização de Macau e o mapa de Demétrio Cinatti (1881) », *Revista de Cultura de Macau*, nº35/36, Série II, 1998, p.148-170.

GOMES DIAS, Alfredo, « As questões actualmente pendentes entre Portugal e a China (1911) », *Revista de Cultura de Macau*, nº37, edição internacional, 2011, p.6-15.

GOMES DIAS, Alfredo, « De Macau para Hong-Kong, De Hong-Kong para o Mundo », *Revista de Cultura de Macau*, nº 23, edição internacional, 2007, p.14-23.

GOMES DIAS, Alfredo, « Portugal,China and the New Republican Regimes : continuities and ruptures in sino-portuguese dialogue around the Macao Issue (1909-1911) », *Revista de Cultura de Macau*, nº40, edição internacional, 2011, p.51-63.

GOMES DIAS, Alfredo, « Macau, Portugal e o Japão no século XIX : O tratado de 1860», *Revista de Cultura de Macau*, nº30, edição internacional, 2009, p.104-119.

GOVERNO DE MACAU, « Legislação sobre património », *Revista da Cultura de Macau*, nº 35/36, Série II, 1998, p233-262.

GUNN, Geoffrey, MICHELON, Laurent, « De quelques ambitions internationales », *Perspectives Chinoises*, nº 55, 1999, p.43-50.

HOPE CLAYTON, Cathryn, « Discourse on the city : identity formation and urban change in contemporary Macao », *Revista de Cultura de Macau*, edição internacional, nº3, 2002, p.59-81.

LECLERC, Alain, « Recomposition de la tradition dans les espaces familiaux et urbains en Chine », (à paraître), 11 pages.

MARREIROS, Carlos, « Macao Mixed Architecture and Urbanization », *Revista de Cultura de Macau*, nº2, edição internacional, 2002, p.6-41.

MARREIROS, Carlos, « Traces of Chinese and Portuguese Architecture », in CREMER, Rolf D., *Macao, City of Commerce and Culture*, Hong Kong, UEA Press, 1987, p.87-100.

PUI KOI, Jay Ho, « The Arch from “Qilou” shop-house in Macau », *Arquitectura Macau*, 2010, p.32 à 35.

RODRIGUES COSTA, Maria de Lourdes, « História da arquitectura em Macau », *Revista de Cultura de Macau*, nº 34, Série II, 1998, p. 181-240.

SALA, Ilaria Maria, « De nouveaux musées pour une nouvelle histoire », *Perspectives Chinoises*, nº 51, 1999, p.62-70.

SOARES, Nuno, « Shop – Houses at 69 – 81, rua Ribeiro do Patane », *Arquitectura Macau*, 2009, p.46 à 53.

SCHUVARTZ ZANDONAI, Sheyla, « Borders within the city. Retracing Macao's Identity », *Revista de Cultura de Macau*, nº 30, 2009, p.25-36.

TEIXEIRA, Manuel, « Macau visto pelo o Conde de Arnoso », *Revista de Cultura de Macau*, nº7 et 8, 1988-1989, p.63-78.

TIEBEN, Hendrik, « From Backyard to front door: cities and borders », *Revista de Cultura de Macau*, nº30, Edição Internacional, 2009, p.37-56.

VASCONCELOS DE SALDANHA, António, « Prénúncios sombrios : Aconcessão de Hong-Kong exposta pelos portugueses aos chineses como factor de perturbação da Ordem Imperial », *Revista de Cultura de Macau*, nº23, edição internacional, 2007, p.7-12.

VAZ MILHEIRO, Ana, « Arquitectura dos anos 40, 50 e 60 do Século XX », *Arquitectura Macau*, 2011, p.8 – 9.

VICENTE MASSAPINA, João, « A “Cidade e o Urbanismo” », *Revista de Cultura de Macau*, Série II, n° 37, 1998, p.174-178.

MASSAPINA, João Vicente, Desenvolvimento do tecido urbano da cidade de Macau : Urbanismo e Urbanidades, *Revista de Cultura de Macau*, n°2, edição internacional, 2002, p.43 à 57.

VICENTE MASSAPINA, João « Macau ... Uma certa identidade ? », *Revista de Cultura de Macau*, n° 35/36, Série II, 1998, p.221-222.

VIDEIRA PIRES, Benjamin, « Os Governadores e a vida de Macau no Século XIX », *Revista de Cultura de Macau*, n° 7 et 8, 1988-1989, p.35-40.

VIDEIRA PIRES, Benjamin, « A “Cidade China” há cem anos », *Revista de Cultura de Macau*, n° 7 et 8, 1988-1989, p.55-62.

WONG SHUI, Kwan, « Uma mistura de influências portuguesas e chinesas no património de Macau », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.9-75.

IV. Exposition et catalogue d'exposition

ARQUIVO HISTORICO DE MACAU, « Lembrando a Avenida de Almeida Ribeiro », du 12 juin au 10 juillet 2010 – en ligne sur le site de *Arquivo Histórico de Macau*, consulté le 27/05/2014 : <http://www.archives.gov.mo/events/exhibition2010/default.aspx>

INSTITUTO CULTURAL DE MACAU, *Artéria Urbana, Exposição sobre a Avenida Almeida Ribeiro e ruas periféricas*, 27 octobre – 25 novemebre 2010, Macao, Galeria do Leal Senado. Macao, Instituto Cultural de Macau, 2012.

V. Webographies

BOTAS, João, *Macau Antigo*, consulté le 27/05/2014 : <http://macauantigo.blogspot.fr/>

MJ, *Caderno do Oriente*, consulté le 16/06/2014 : <http://caderno-do-oriente.blogspot.pt/>

Chapitre 2 : Historiographie

Étudier une présence et une occupation coloniale sur un autre continent est toujours source de débats, de désaccords et parfois même de conflits. L'écriture de cette histoire implique une réflexion sur les conceptions de cette occupation, du point de vue des colonisateurs comme celui des populations colonisées. Ainsi, quels que soient la ville ou le pays étudié, une occupation, qu'elle soit de petite ou longue durée reste une intrusion. Or, l'histoire prouve que les traces écrites conservées d'une occupation sont le plus souvent écrites par les occupants eux – mêmes, donnant un regard orienté sur leur occupation, le plus souvent justifiée par des missions religieuses et civilisatrices.

Macao en tant que colonie n'échappe pas à cette historiographie de terre conquise en Chine. Bien que le colonialisme portugais soit assez peu impérialiste en comparaison aux politiques employés en Afrique par les portugais, elle reste néanmoins présentée sous un angle mélioratif par les auteurs portugais qui traitent de la question de Macao.

Il est donc intéressant de comprendre comment les historiens portugais écrivent l'histoire de Macao. Celle-ci connaît des évolutions suivant les périodes et les événements diplomatiques entre la Chine et le Portugal.

Néanmoins, traiter de ce sujet sans aborder la question de l'historiographie chinoise serait un non-sens. La difficulté de la langue est en soi une limite de taille pour cette étude. Malgré cet obstacle, une partie des ouvrages intégrés à cette recherche sont des études menées par des Chinois (« Mainland » ou « Macanéens »).

À ceux-ci s'ajoutent plusieurs travaux menés par des historiens anglais ou français sur Macao et sur la Chine afin de comprendre de manière globale cette étude entre deux continents.

L'historiographie de Macao est à penser sur deux échelles. Dans un premier temps, il s'agit d'étudier le contexte historique dans lequel s'inscrit Macao dans l'histoire portugaise, l'histoire chinoise et l'histoire des relations entre ces deux pays. Connaître l'histoire de ces deux nations est donc un premier pas vers la compréhension de la naissance et l'évolution de Macao. Puis, dans un deuxième temps, il s'agit de faire une étude sur la ville elle-même. Pour cela il est nécessaire de prendre en considération les études portugaises et chinoises, mais aussi celles faites par les services culturels de la ville et les autres pays occidentaux qui s'intéressèrent à cette question.

I. L'écriture d'une histoire récente ?

L'écriture des événements historiques qui se sont produits à Macao est consignée depuis le début de l'installation des Portugais en Chine. Des lettres des commandants de navire au Roi du Portugal aux descriptions des populations par les premiers missionnaires et congrégations religieuses, de nombreux documents relatent la vie des portugais dans cette terre chinoise. Et pourtant, bien qu'un document soit ancien, fasse histoire et possède une importance historique, peut-on parler d'une étude historique ?

Traiter l'histoire de Macao, en particulier le XXe siècle, mène à une réflexion sur ce qui est à considérer comme une source et ce qui est à considérer comme ouvrages bibliographiques. Force est de constater que la limite entre les deux est très mince. En effet, l'écriture des carnets de voyages, en particulier ceux de Jaime de Inso sont souvent un mélange de description de leur vécu, de comptes rendus d'événements souvenirs à Macao et de livre d'histoire sur le passé de cette colonie.

Qu'il s'agisse d'une source ou d'un livre actuel d'histoire se pose la question de quand dater l'écriture scientifique de l'histoire.

A. RÉCITS DE VOYAGE ET RÉCITS FACTUELS

L'Étude de l'histoire contemporaine mène les chercheurs à un paradigme bibliographique puisque leurs sources principales sont concomitantes aux ouvrages historiques et scientifiques, relatant les faits et donnant des explications quant à leur survenance. Contrairement aux périodes antiques et médiévales où l'écriture de l'histoire mélange réalité et mite, il existe au XXe siècle une écriture historique fiable suivant dans notre cas une tradition historique européenne.

Ainsi, réduire les carnets de voyage à de simples sources serait limité notre étude à une approche actuelle de l'histoire de Macao sans en prendre en compte toutes ces composantes. Les principaux ouvrages décrivant l'histoire et de la présence portugaise à Macao datent majoritairement de la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle. Manuel De Castro Sampaio²⁵ est un des représentants de ce moment de mise par écrit de l'histoire. Il cherche à travers son carnet de voyage à expliquer la cohabitation entre Portugais et chinois. Si son ouvrage se base sur une étude approfondie des us et coutumes des chinois de Macao, il y inclut des études démographiques, des annotations historiques... Son livre sera repris par les

²⁵ DE CASTRO SAMPAIO, Manuel, *os Chins de Macau*, Hong Kong, Typographia de Noronha e filhos, 1867.

historiens qui le suivent afin de faire une étude générale historique de Macao et de sa population.

Jaime de Inso, auteur le plus prolifique de cette période, relate à travers plusieurs livres la vie à Macao, utilisant pour cela différentes formes d'écriture. Son premier ouvrage *Ao Caminho do Oriente* s'apparente à un roman où les deux principaux protagonistes sont des européens découvrant la vie à Macao. Ce livre se concentre sur la description des lieux, les impressions de ces personnages et sur la vie quotidienne de Macao. Puis l'auteur entreprends l'écriture d'une réelle chronique historique de Macao avec son livre *Macau : a, mais antiga colónia europeia no extremo-oriental*. Ces écrits s'intéressent tant la présence portugaise qu'à l'histoire de la Chine²⁶.

Malgré un véritable souci de description et de vérité historique, ces ouvrages nécessitent une critique importante de par leur écriture sur le vif, sans aucune distance avec leur sujet. Or, de la fin du XIXe siècle au milieu du XXe siècle, l'écriture de l'histoire de Macao repose exclusivement sur ces carnets de voyage faisant office de livres d'histoire, et ce jusqu'aux années 80. Il existe bien quelques ouvrages de type chronique historique qui relatent les faits à Macao à travers des successions de dates, mais ceux-ci n'offrent pas une véritable analyse historique.

De plus, la *Revista de Cultura de Macau*, principale revue historique et scientifique de la ville propose des articles en 1988 – 1989 reprenant et analysant les écrits des voyageurs du XIXe siècle, mais aussi des photographies²⁷ de cette période. Ces analyses se concentrent sur une redécouverte de ces ouvrages et sur une restitution de la vie de ces auteurs du XIXe siècle et de leur environnement.²⁸ Leurs études se définissent plus comme des comptes rendus de livres ou analyse d'œuvres photographiques que comme une réelle étude historique. Elles ont toutefois le mérite de présenter au chercheur des sources diverses.

²⁶ DE INSO, Jaime, *China*, Lisboa, Europa, 1936.

²⁷ CONCEIÇÃO JÚNIOR, António, « Quando o tempo rescende: a obra de José Catela », *Revista de Cultura de Macau*, n°2, edição internacional, 2002, p.96-113.

²⁸ Les deux articles cités ici comme références sont des analyses de deux carnets de voyages. Le premier article écrit par le prêtre Manuel Teixeira est une analyse du carnet de voyage du Conde de Arnoso. Ce carnet est disponible à la B.N.P dans sa version originale (CONDE DE ARNOSO, *Jornadas pelo Mundo*, Porto, Companhia Portuguesa Editora Porto, 1895). TEIXEIRA, Manuel, « Macau visto pelo o Conde de Arnoso », *Revista de Cultura de Macau*, n°7 et 8, 1988-1989, p.63-78.

Le second article est une analyse d'un carnet d'un auteur français ayant décidé résider pendant plusieurs années au Japon (1872-1876). Son ouvrage décrit son escale à Macao, à travers le regard d'un auteur français particulièrement critique en ce qui concerne la présence des anglais en Chine, à Hong-Kong. Il s'agit d'un carnet écrit dans un contexte de rivalité franco-britannique, où Macao est décrite comme un lieu où la culture française possède une certaine importance, ce que valorise l'auteur. Cet article est donc avant tout une présentation de ce carnet de voyage de Georges Bousquet, qui jusque-là n'était pas connu du public à Macao. En effet, outre le fait que l'ouvrage est rédigé en Français, il s'agit d'un carnet conservé au Japon, à Kyoto dans l'Université des Etats étrangers. DIAS, Jorge, « Macau no último quartel do Século XIX: notas sobre um capítulo de "le japon de nos jours de George Bousquet" », *Revista de Cultura de Macau*, n°7 et 8, 1988-1989, p.79-86.

C'est pourquoi, bien qu'on puisse parler d'une écriture historique de Macao au cours de la fin du XIXe et du début du XXe siècle, la véritable analyse historique ne débute qu'à partir des années 80-90.

B. LA RÉTROCESSION ET LA QUESTION DE LA MÉMOIRE

Comment expliquer cette absence de réelle étude historique de l'installation des portugais et de la cohabitation luso-chinoise à Macao par les historiens entre 1950 et 1980 ? Une explication plausible serait que la situation politique internationale, chinoise, portugaise et macanéenne étant particulièrement changeante laissait peu de temps à la mise en place d'une véritable étude sur ce sujet. Le Portugal connaissait alors des sursauts quant au passage d'une république à une dictature qui dura jusqu'en 1974 (Indépendance nationale et Révolution des Œillets) ; la Chine était impliquée dans plusieurs guerres (Seconde Guerre Mondiale et guerres civiles). Macao, terre neutre dans le conflit de la Seconde Guerre mondiale connaît tout de même la peur d'être envahi, la présence de nombreux réfugiés et des problèmes de surpopulation et de vivre. Avec la fin de la Guerre, la ville cherche avant tout à se réorganiser laissant de plus en plus de place à la population chinoise. L'hypothèse défendue est que pendant cette période, les historiens de la ville comme ceux de Chine et d'Europe avaient d'autres priorités en terme de survie ou de recherche, laissant passer trois décennies sans s'intéresser à ces questions.

La question du retour à une étude sur Macao, sur la ville et sa mixité semble naître du retrait progressif des portugais des institutions à Macao. En effet, à partir de la mise en place de la IIIe République au Portugal, les gouvernants se posèrent comme objectifs de décoloniser les pays où la présence portugaise était encore importante. Des pourparlers avec la Chine ont eu lieu à partir de 1979, changeant l'organisation politique locale de Macao. Ainsi, la ville, progressivement dirigée par des macanéens, change de politique. Les discours diplomatiques des deux pays aboutissent en 1987 au choix d'un retour de Macao à la Chine, dont les clauses sont définies par Déclaration sino-portugaise sur la question de Macao. La date fixée fut le 20 décembre 1999.

Il est intéressant de remarquer que les principaux livres d'histoire et sur le patrimoine de Macao sont écrits au moment des pourparlers entre la Chine et le Portugal sur l'avenir de Macao. La question de la mémoire et de l'avenir des constructions effectuées à Macao aurait « réveillé » la conscience des historiens sur la possible perte d'un passé portugais en Orient.

L'un des premiers documents produits dans ce souci de sauvegarde a été le dossier de Candidature pour la classification de Macao comme patrimoine mondial UNESCO, présentée par Maria Calado en 1987.²⁹ L'étude de ce dossier de candidature permet de découvrir à travers la bibliographie de référence l'importance des livres généraux sur Macao datant des années 80. Les livres qui précèdent cette période sont liés soit à l'histoire religieuse de la ville, soit à l'histoire politique entre la Chine et le Portugal (réalisé par des auteurs chinois). Les informations données par le dossier de candidature sont succinctes, démontrant la mise en place de la recherche sur ce sujet tant d'un point de vue scientifique que par les moyens financiers mis en œuvre pour sa réalisation. Une commission de préservation du patrimoine voit le jour et œuvre avec les pouvoirs locaux afin de « préserver le passé » portugais.³⁰

Ce n'est donc pas un hasard qu'une importante part de la bibliographie de ce mémoire se concentre sur les études menées entre les années 1987 et 1999. Ces douze années qui précèdent la rétrocession de Macao sont une réelle prise de conscience de la valeur urbanistique de la ville, mais aussi des risques de la disparition des constructions portugaises : « A construção nova e de duvidosa qualidade arquitectónica no casco antigo, nomeadamente perto das Ruínas de São Paulo e do Largo do Senado [...] são exemplos que futuramente deverão ser evitados, pois são situações que não abonam nada a favor da identidade da cidade de Macau »³¹. L'étude de l'histoire de l'urbanisme naît donc en même temps que l'étude patrimoniale et architectonique de Macao. L'un des premiers ouvrages de référence est l'ouvrage collectif de R.D Cremer qui retrace l'histoire de la ville, de son commerce et de sa culture. L'un des articles de ce livre, celui de C. Duncan donne une analyse poussée sur l'évolution de la ville, de ces populations et des plans urbains. La conclusion de son article quant à elle inscrit cette histoire dans son contexte d'écriture. Que va devenir Macao lors de son passage à la Chine ? Que l'auteur soit anglais ou portugais, les avis sont négatifs. « With the perspective of her urban history and some appreciation of the personalities that shaped it, a mystique that is uniquely Macau's may be lost forever in the pressure to achieve urban modernity. »³². Les articles scientifiques laissent donc transparaître l'inquiétude et la nostalgie

²⁹ CALADO, Maria, *Dossier de Candidatura à Lista do Património Mundial UNESCO*, Macao, Centro Histórico de Macau, 1987. Voir Annexe – Dossier de Candidature UNESCO.

³⁰ « Preservar o Passado », *Revista da associação de arquitectos de Macau*, n°6, 1993, p.17-23.

³¹ « Les constructions nouvelles et de qualité douteuse architectonique dans le centre historique, à savoir près des Ruines de São Paulo et du Largo do Senado [...] sont des exemples qui devront dans le futur être évités, car ce sont des situations qui ne favorise en rien l'identité de la ville de Macau ». VICENTE MASSAPINA, João « Macau ... Uma certa identidade ? », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.222.

³² DUNCAN, Craig, « Development of Macau's city Landscape », in CREMER, Rolf D., *Macau, City of Commerce and Culture*, Hong Kong, UEA Press, 1987, p.84.

d'un passé vécu par des historiens portugais de Macao³³. Certains, comme l'auteur João Vicente Massapina, architecte et ancien employé au service de la Planification et du Développement Urbanistique de la ville, n'hésitent pas à donner dans le conseil en ce qui concerne la conservation de la ville. Il termine d'ailleurs son article affirmant le caractère « irremplaçable de Macao » et demandant explicitement aux nouvelles autorités d'en prendre soin.³⁴

C. L'ÉCRITURE D'UNE HISTOIRE CATALOGUE

Avec l'imminence de la rétrocession, les études d'historiens portugais de Macao se multiplient, grâce notamment à la diffusion d'articles parus dans la *Revista Cultural de Macau*. Cette revue prône une politique de diffusion de connaissances sur la ville. Une importante part des recherches menées débutent donc à partir des années 90, avec la publication d'une série d'ouvrages généraux de vulgarisation, reprenant l'ensemble de l'histoire urbaine de la ville, dans le but de dresser un portrait de cinq siècles de cette présence portugaise.

Ainsi, les ouvrages datant de cette période sur ce sujet s'inscrivent dans une visée de compilation de tout le savoir sur Macao. L'ouvrage d'Almerindo Lessa³⁵, au sujet de l'anthropologie portugaise, se présente comme une véritable encyclopédie relatant les événements historiques, l'évolution urbaine, des descriptions des monuments, des us et coutumes chinois et portugais. Son ouvrage bien que particulièrement conséquent reste cependant dans la même lignée que les ouvrages qui précèdent, compilant les informations déjà connues sans réellement en faire une analyse.

Il en va de même pour les premiers ouvrages d'histoire de l'architecture. L'auteur la plus connue sur ce sujet à Macao est Maria de Lourdes de Costa Rodrigues qui est la première à dresser une liste des différents types de monuments, les différents styles architecturaux, la liste des matériaux de construction utilisés... ainsi qu'une analyse succincte historique et une présentation des premiers plans urbains, de manière scientifique et organisée. Grâce à ses écrits³⁶, elle donne une étude générale sur l'ensemble de Macao, péninsule et îles présentant

³³ CHAVES DE ALMEIDA, Carlos, « Macao a palmo em passeios com sentidos ? », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.223-225.

³⁴ VICENTE MASSAPINA, João, « A "Cidade e o Urbanismo" », *Revista de Cultura de Macau*, Série II, n°37, 1998, p.178.

³⁵ LESSA, Almerindo, *Macau : Ensaios de antropologia portuguesa dos trópicos*, Lisbonne, E.I.-Editora Internacional, 1996.

³⁶ RODRIGUES COSTA, Maria de Lourdes, *História da Arquitectura em Macau*, Instituto Cultural, Macao, 1997. RODRIGUES COSTA, Maria de Lourdes, « História da arquitectura em Macau », *Revista de Cultura de Macau*, n°34, Série II, 1998, p. 181-240.

tant l'architecture et l'urbanisme. S'il s'agit d'un premier ouvrage de synthèse, celui – ci reste néanmoins particulièrement cloisonner dans une présentation de type scolaire : architecture militaire, religieuse, civile ; plans urbanistiques de première génération, de deuxième générations... Son travail est complété par les travaux de Carlos Marreiros et de José Manuel Fernandes. Le premier, employé pendant de nombreuses années au service de la valorisation du patrimoine de Macao et ayant participé au projet de classification de la ville au patrimoine mondial de l'UNESCO nous offre plusieurs articles sur le patrimoine et sa préservation. Ces travaux de présentation au grand public des spécificités du patrimoine de Macao sont dans leur contenu bien moins riche et bien plus synthétique. Toutefois, son travail est de faire connaître hors de Macao le patrimoine portugais de la ville c'est pourquoi toute son œuvre est rédigée en langue anglaise permettant ainsi une plus grande diffusion.³⁷ De son côté, José Manuel Fernandes nous présente l'histoire urbaniste et architecturale chronologique abordant les différents moments architecturaux et proposant des études de cas des monuments historiques les plus significatifs de la ville.³⁸

D'autres livres généraux s'inscrivent dans cette volonté de généralisation et les publications de Paula Alves et Rogério Beltrão Coelho³⁹ ainsi que plus tardivement celui de Luís Ortet⁴⁰. Le premier livre est une étude à partir des plans urbains de la ville qui permettent de retracer l'évolution de la ville du XIXe siècle à la rétrocession. Les auteurs associent à leur analyse de carte des études sur les principaux monuments de la ville, tant d'un point de vue historique d'un point de vue architectural. Il en résulte une étude sous forme de liste de monuments et une divulgation des principales cartes représentant Macao depuis un siècle. Le livre de Luís Ortet s'intéresse lui à faire une description détaillée de chaque quartier historique de la ville ayant une importance architecturale. Ce livre est clairement à inscrire dans la lignée d'une valorisation du patrimoine de Macao tant en Chine, qu'au Portugal et sur le plan international puisque l'ouvrage est rédigé en trois langues. Si les présentations des quartiers historiques sont intéressantes, il s'agit pourtant d'un ouvrage de vulgarisation donnant une première approche au lecteur de ce qu'est Macao.

³⁷ MARREIROS, Carlos, « Traces of Chinese and Portuguese Architecture », in CREMER, Rolf D., *Macao, City of Commerce and Culture*, Hong Kong, UEA Press, 1987, p.87-100.

³⁸ FERNANDES, José Manuel, « Macau entre os séculos XIX e XX: urbanismo e infraestruturas », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.76-94.

³⁹ ALVES, Paula, BELTRÃO COELHO, Rogério, JORGE, Cecília, *Cem anos que mudaram Macau*, Macao, Edição do Governo de Macau, 1995.

⁴⁰ ORTET, Luís, *Património Classificado : Classified Cultural Buildings*, Macao, Direcção dos serviços de Correios, 2003.

Il faudra attendre l'article de Maria Calado, Maria Clara Mendes et Michel Toussant,⁴¹ pour que soit publié un article explicitant dans sa globalité l'évolution urbaine de Macao. Cet article de référence analyse en parallèle l'urbanisme, l'évolution politique, l'économie et le commerce, l'architecture, offrant un panorama général. Il s'agit là d'une synthèse complète et détaillée de tous les thèmes jusque-là étudiés, avec une véritable réflexion universitaire.

Ainsi, l'étude menée par cette première génération d'historiens s'inscrit dans un souci de rendre vivante la mémoire d'une présence portugaise en orient sur le point de prendre fin. Si une partie des articles restent attachés à une apologie d'un passé perdu et d'une ville irreconnaissable⁴², un autre type de recherche émerge, celle d'une écriture de l'histoire universitaire et s'appuyant sur une pluridisciplinarité.

II. Repenser une histoire coloniale

Avec l'apparition d'une étude scientifique à Macao, divers auteurs de la métropole choisissent de s'intéresser à l'étude de Macao. Cet intérêt nouveau des auteurs métropolitains portugais s'inscrit dans un renouveau historique au Portugal. La rétrocession des dernières colonies portugaises mène les historiens portugais à s'interroger sur le patrimoine portugais dans le monde. De nombreuses recherches sont menées dans ce sens au Portugal, résultant en

⁴¹ CALADO, Maria, MENDES, Maria Clara, TOUSSANT, Michel, « Da Fundação aos anos 70: Evolução sócio-económica, urbana e arquitectónica », *Revista de Cultura de Macau*, n°34, Série II, 1998, p.75-146.

⁴² "Saí menino da minha terra,
Passei trinta anos longe dela.
De Vez em quando diziam-me:
- Sua terra está mudada...
Tem avenidas, arranha céus.
É hoje uma bonita cidade !
Meu coração ficava pequenino.
Revi finalmente o meu Recife.;
Está de facto completamente mudado
Tem avenidas, arranha-céus
É hoje uma bonita cidade
Diabo leve quem pôs bonita a minha terra !"

Ce poème faisant l'apologie de Macao sous la dépendance portugaise fut inséré par João Vicente Massapina à la fin de son article. Celui-ci évoque une liste de décisions urgentes à prendre, selon l'auteur, afin de préserver le patrimoine à Macao. Selon lui, les politiques mises en place par les autorités chinoises ne sont pas efficaces et détruisent le patrimoine d'origine portugaise. Cet article intervient comme une confirmation à son message d'alerte évoqué dans son article « A Cidade e o Urbanismo » où il présageait une situation similaire. Cet exemple montre bien l'état d'esprit de nombreux auteurs portugais vivants à Macao, pour qui l'écriture de l'histoire est un moyen de faire perdurer une ville rêver et disparue.

VICENTE MASSAPINA, João, *Desenvolvimento do tecido urbano da cidade de Macau : Urbanismo e Urbanidades*, *Revista da Cultura*, n°2, 2002, p.57

2010 à la publication de trois ouvrages de référence sur le patrimoine colonial en Afrique (avec la participation de Filipe Themudo Barata) ; le patrimoine colonial en Amérique du Sud et celui en Océanie — Asie.⁴³ Ces ouvrages collectifs démontrent l'intérêt grandissant des auteurs portugais issus d'histoire, mais aussi d'autres disciplines universitaires, en ce qui concerne Macao. Diogo Burnay, architecte, inscrit son travail⁴⁴ dans cette ligne de réflexion, étudiant la mixité architecturale à Macao, résultat de mélange de style portugais, d'architecture coloniale portugaise et d'influence chinoise.

A. UNE NOUVELLE APPROCHE HISTORIQUE

Si jusqu'à présent les recherches étaient centrées sur l'étude générale de Macao, l'entrée dans les années 2000 marque le début de publication d'études universitaires spécialisée sur Macao.

Le premier ouvrage de référence sur l'urbanisme à Macao à proprement parler, paru au Portugal, fut écrit par Pedro Dias⁴⁵. Reprenant la méthode de présentation générale de l'urbanisme et de l'architecture utilisée par Maria de Lourdes Rodrigues Costa, Pedro Dias nous propose une étude allant de 1557 à 1911. De fait, peu d'ouvrage propose une analyse des plans urbains de Macao à la suite de la Première Guerre mondiale.

C'est pourquoi, la présentation du mémoire de Sérgio Proença Dos Santos Barreiros⁴⁶ marque un premier tournant dans l'étude des plans urbains coloniaux, mettant en parallèle plusieurs colonies. Son travail comparatif et basé sur ces compétences d'architectes et d'urbaniste offre une analyse poussée, allant analyser le terrain tout en s'appuyant sur l'histoire coloniale et portugaise.

À cette recherche s'ajoute une autre étude, non historique, mais reprenant une véritable étude urbaniste et architecturale de la ville. Il s'agit du travail d'une étudiante de l'université Technique de Lisbonne présentant lors de sa soutenance de master une étude sur l'architecture et de la valorisation du patrimoine de Macao. Son mémoire⁴⁷, disponible à la

⁴³ MATTOSO, José (dir.), ROSSA, Walter (Cord.), *Património de origem portuguesa no Mundo: arquitectura e urbanismo*, Vol. 3 *Ásia Oceania*, Lisbonne Fundação Calouste Gulbenkian, 2010.

⁴⁴ BURNAY, Diogo, « Mutações e arquitecturas: arquitectura e colonialismo em Macau », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.95-106.

⁴⁵ DIAS, Pedro, *A Urbanização e a arquitectura dos portugueses em Macau: 1557 – 1911*, Portugal Telecom Lisbonne, Lisbonne, 2005.

⁴⁶ PROENÇA DOS SANTOS BARREIROS, Sérgio, *Urbanismo colonial nas províncias orientais: continuidade e ruptura dos planos urbanísticos no Estado da Índia, Macau e Timor, 1934 – 1974*, Lisbonne, Université technique de Lisbonne, 2007.

⁴⁷ ARAUJO GOMES DA COSTA, Georgia Manuela, *Património Cultural de Macau: a reutilização como instrumento de reabilitação*, Lisbonne, Université Technique de Lisbonne, 2005

B.N.F, est une réflexion sur le devenir des monuments et les particularités des politiques de conservation chinoise. Son mémoire s'encre parfaitement dans une étude patrimoniale et propose une critique construite des projets réalisés ainsi qu'une réflexion sur les améliorations qui pourraient être menées.

En parallèle des études menées au Portugal, un groupe d'historiens à Macao se consacre à la recherche et l'étude des modifications urbaines ayant eu lieu à la suite de la Première Guerre Mondiale. C'est ainsi qu'un ensemble d'articles de référence sur les politiques urbanistes mises en place à Macao au cours du dernier siècle sont publiés, proposant une étude générale à l'échelle de la ville⁴⁸ ou une étude par quartiers⁴⁹. Ces articles sont à l'origine de la recherche entreprise ici, se posant comme suite logique de ces travaux, d'un point de vue de la chronologie des sources.

B. PLURIDISCIPLINARITÉS ET REDÉCOUVERTE DE MACAO

Si une nouvelle approche historique et urbanistique est lancée à Macao et au Portugal, de nombreux autres chercheurs, issus d'autres spécialités et d'autres domaines s'intéressent à Macao. Il en résulte une effervescence intellectuelle autour du sujet de Macao, dont le pionnier en la matière est l'historien Carlos Alberto Caçorino Da Palma Baracho, qui rédige son mémoire⁵⁰ en 1992 sur la présence portugaise en Chine. Son travail est innovateur dans la matière s'intéressant aux techniques de construction utilisées et se basant sur une étude archéologique des constructions réalisées entre le XVII^e et le XVIII^e siècle. Toutefois, il ne traite que de cette période, laissant des pans d'études possibles sur le XIX^e et XX^e siècle en ce qui concerne les techniques de construction. À travers le biais de la *Revista de Cultura de Macao*, il fait connaître son travail à Macao en 1998.⁵¹ Cette nouvelle approche de l'étude

⁴⁸ CONCEIÇÃO AFONSO (DA), José, « A Revolução Verde de Macau (século XIX – década 80) », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.171-205.

CONCEIÇÃO AFONSO (DA), José, « Macau: uma experiência de urbanismo estratégico e higienista dos finais do século XIX aos começos do século XX », *Revista de Cultura de Macau*, Série II, n°38/39, 1998, p.221-248.

GRAÇA, Jorge, « Urbanização de Macau e o mapa de Demétrio Cinatti (1881) », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.148-170.

CODY, Jeffrey, « Cutting Fabric – Macau's San Ma Lo (Avenida Almeida Ribeiro, 1910 – 1922) », *Dialogue, Architecture + Design + Culture*, n°30, 1999, p.52-59.

⁴⁹ AZENHA CAÇAO, Armando, « Sankiu », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.132-147.

⁵⁰ CAÇORINO DA PALMA BARACHO, Carlos Alberto, *Um percurso ao encontro do medieval em Macau: urbanismo e arquitectura: persistência e coexistência de elementos medievais portugueses e tradicionais chineses na estrutura urbana e arquitectónica de Macau nos séculos XVI e XVII*, Lisbonne, Université Nouvelle de Lisbonne, 1992.

⁵¹ BARACHO, Carlos, « Um percurso ao encontro do medievalismo em Macau », *Revista de Cultura de Macau*, n°34, Série II, 1998, p. 147-180.

historique marque le début de nouvelles réflexions à cheval sur plusieurs disciplines, donnant une nouvelle dimension à la recherche.

C'est ainsi que plusieurs domaines connaissent d'importantes innovations. Dans le domaine de l'architecture, des travaux portant sur les styles d'architecture s'intéressent aux périodes les plus contemporaines, analysant les édifices construits par des architectes connus (appelée aussi « architecture d'auteurs »)⁵², mais aussi les spécificités architecturales de Macao, cherchant à rompre avec une étude purement coloniale de la ville et mettant en lumière un mélange de styles et d'éléments architecturaux issu du métissage luso-chinois.⁵³

Dans la suite d'une étude contemporaine de Macao, l'histoire de la ville au cours du XXe siècle prend forme. La publication de l'étude de João Botas⁵⁴ sur la seconde guerre mondiale à Macao est une ouverture notoire pour l'avancée des recherches historiques sur ce siècle. Son ouvrage datant de 2012 est une preuve qu'il reste encore de nombreux points d'obscur à traiter à Macao. Un important travail sur les réfugiés de la guerre pourrait être à envisager... La recherche historique sur Macao a encore de nombreux jours devant elle, notamment en ce qui concerne l'histoire contemporaine, mais aussi l'histoire des populations chinoises de Macao (Macanéens, chinois « Mainland »⁵⁵)... Un autre livre nous propose une étude spécialisée et thématique sur Macao, ouvrant d'intéressantes perspectives dans ce domaine. Il s'agit du livre *História na Bagagem*⁵⁶ cherchant à faire une histoire d'un type de lieu de sociabilité de la ville : les premiers hôtels de Macao. Lieu de jeux, de prostitution et de passage, les hôtels de la ville sont à considérer comme les ancêtres des Casinos de la ville d'aujourd'hui. Cette étude particulièrement complète ouvre plusieurs opportunités d'études sur la question des bas – fonds de Macao et sur la vie nocturne qui aujourd'hui encore est à l'origine de plus de la moitié des recettes financières de la ville.

⁵² VAZ MILHEIRO, Ana, « Arquitectura dos anos 40, 50 e 60 do Século XX », *Arquitectura Macau*, 2011, p.8 – 9.

PRESCOTT, Jon A., NEVES, Mário Filipe P., *Macaensis Momentum : a Fragment of Architecture : a moment in the history of the development of Macau*, Macao, Hewell Publications, 1993.

FERNANDES, José Manuel, *Arquitectos do Século XX : Da tradição à Modernidade*, Caledoscópio, 2006.

⁵³ SOARES, Nuno, « Shop – Houses at 69 – 81, rua Ribeira do Patane », *Arquitectura Macau*, 2009, p.46 à 53.

⁵⁴ BOTAS, João, *Macau 1937 – 1945 : os anos da Guerra*, Macao, Instituto Internacional de Macau, 2012.

⁵⁵ Ce terme de « Mainland », employée à Macao par les Macanéens désigne les chinois venant de l'intérieur de la Chine, souvent originaire de la campagne. Ce terme décrit un phénomène d'immigration particulièrement important au cours du XXe siècle mais aussi aujourd'hui. Il est intéressant de noter que le Chinois de Macao dit le Macanéen ne se reconnaît ni comme Portugais ni comme « Mainland » (littéralement « venant de l'intérieur de la Chine ») mais comme un individu de culture à part entière.

⁵⁶ ANDRADE DE SÁ, Luís, *A História na bagagem: Crónicas dos velhos hotéis de Macau*, Macao, Instituto Cultural, 1989.

Ainsi si un focus se concentre sur l'étude contemporaine de la ville, c'est que la ville a connu et connaît encore de profonds changements depuis la rétrocession tant d'un point de vue urbanistique et architecturale que sociale et démographique. La question d'une étude d'une ville changeant de visage et passant d'une petite ville coloniale à un centre de jeu et de modernité à l'image de la puissance de la Chine mène à l'émergence de travaux sur plusieurs périodes historiques. L'exemple de l'étude de Ana Maria Amaro⁵⁷, proposant une étude de la démographie de la ville montre bien les enjeux qui peuvent exister à traiter la ville aujourd'hui. Le titre de son livre, traduit littéralement « des cabanes de pailles aux tours de bétons », montre bien le paradigme de Macao. Celle d'être une ville ayant changé totalement de visage en moins de cinquante ans malgré une certaine préservation. Ainsi étudier la démographie n'a de sens qu'en entreprenant une étude urbanistique de la ville pour comprendre comment une explosion démographique, due à l'immigration essentiellement, s'est produite. Son étude à la fois démographique, urbaniste et sociologique nous permet d'étudier la ville dans son ensemble. Car Macao n'entre pas dans les catégories classiques de conceptions, mais est un résultat de mélange de politiques, système économique et judiciaire, de cultures... C'est pourquoi l'étude du temps présent et des enjeux politiques et urbains d'aujourd'hui n'ont pas de sens si le passé n'est pas connu et compris.

À ces études historiques s'intéressant aux évolutions passées et présentes qui ont transformé Macao en la ville qu'elle est aujourd'hui, s'ajoute une nouvelle lecture du passé au regard de nouvelles disciplines telles que la sociologie ou la médecine. Ainsi est parue dans la revue de Culture de Macao, revue scientifique la plus importante de la ville, une série d'articles permettant une nouvelle vision historique de la vie à Macao durant le XIXe siècle. Plusieurs articles traitant du thème de la société macanéenne ont été publiés : l'un s'intéressant à la vie de la société élitiste de Macao se composant de commerçants, politiques, militaires et certains intellectuels⁵⁸, l'autre de sur la composition de la population et le métissage luso-chinois⁵⁹ et enfin le dernier s'intéressant à la vie des populations chinoises dans les quartiers chinois se trouvant la ville⁶⁰.

Enfin, dans le cadre de l'étude de la population et de l'urbanisme, il est un domaine qui ne peut être oublié, celui des politiques hygiénistes émergent au cours du XIXe siècle en Europe

⁵⁷ AMARO, Ana Maria, *Das Cabanas de palhas as torres de betão*, Lisbonne, Universidade técnica de Lisboa, 1998.

⁵⁸ VIDEIRA PIRES, Benjamin, « Os Governadores e a vida de Macau no Século XIX », *Revista de Cultura de Macau*, n°7 et 8, 1988-1989, p.35-40.

⁵⁹ ABREU ARRIMAR (DE), Jorge, « Sociedade e poder político em Macau nos séculos XVIII e XIX », *Revista de Cultura de Macau*, n°25, edição internacional, 2008, p.50-61.

⁶⁰ VIDEIRA PIRES, Benjamin, « A “Cidade China” há cem anos », *Revista de Cultura de Macau*, n°7 et 8, 1988-1989, p.55-62.

et étant à l'origine de nombreuses réformes urbaines d'importance. Macao, comme colonie portugaise et au vu de la concentration de population, n'échappe pas à la règle. La parution d'un article⁶¹ allant dans ce sens et s'intéressant aux problèmes de santé dans la ville nous livre une autre dimension du problème que peut représenter l'amélioration d'une ville lorsque deux populations aux coutumes diverses cohabitent et les dangers rencontrés pour réglementer à l'image d'une politique portugaise, une colonie de l'autre bout du monde.

L'ensemble de toutes ces études spécialisées assemblées permet une appréhension générale de ce qu'a pu être Macao à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle. Un ouvrage publié en 2013 fait une synthèse générale de l'évolution de Macao, de l'installation à aujourd'hui, s'attardant entre autres particulièrement sur le dernier siècle. De plus, ce livre traite des principaux thèmes et enjeux historiques de chaque période (opium, vices, économie, démographie). Il s'agit là d'une synthèse générale⁶² présentant une étude thématique, chronologique et pluridisciplinaire qui caractérise bien les quinze dernières années de la recherche à Macao et sur Macao.

C. ÉMERGENCE D'UNE ÉTUDE POLITIQUE PLURIELLE

Une autre catégorie d'articles scientifiques voit le jour sous l'impulsion de l'historien Alfredo Gomes Dias qui se consacre son travail à l'étude des relations diplomatiques entre le Portugal et l'Asie. Son travail, contrairement aux études classiques, ne s'intéresse pas aux relations diplomatiques de manière bilatérale, par exemple les relations entre la Chine et le Portugal. Au contraire, cet historien innove s'intéressant aux jeux diplomatiques entre le Portugal et plusieurs pays asiatiques, observant les conséquences des décisions prises avec les uns sur la politique menée avec les autres. Il s'agit de prendre en compte différents acteurs et de traduire les différentes politiques en Asie et leur différence selon les interlocuteurs se trouvant en face (Japon, Hong-Kong, Chine, Macao)⁶³.

⁶¹ DIAZ DE SEABRA, Leonore, ESPADINHA, Maria Antónia, « Para uma história das questões de saúde em Macau no século XIX: doenças, epidemias, médicos e doentes », *Revista de Cultura de Macau*, n°25, edição internacional, 2008, p.50-61.

⁶² SIT, Victor F.S, *Macao ao longo de 500 anos, como surgiu e evoluiu uma cidade chinesa atípica*, Hong Kong, Silkroad Press, 2013.

⁶³ GOMES DIAS, Alfredo, « As questões actualmente pendentes entre Portugal e a China (1911) », *Revista de Cultura de Macau*, n°37, edição internacional, 2011, p.6-15.

GOMES DIAS, Alfredo, « De Macau para Hong-Kong, De Hong-Kong para o Mundo », *Revista de Cultura de Macau*, n°23, edição internacional, 2007, p.14-23.

GOMES DIAS, Alfredo, « Portugal, China and the New Republican Regimes : continuities and ruptures in sino-portuguese dialogue around the Macao Issue (1909-1911) », *Revista de Cultura de Macau*, n°40, edição internacional, 2011, p.51-63.

L'étude de l'histoire de politique de Hong-Kong en parallèle de celle de Macao est particulièrement répandue. De nombreux historiens anglais se sont intéressés à Macao lors de leur recherche prenant Macao comme une étude subsidiaire, complétant leur compréhension sur Hong-Kong. Ce courant d'écriture de l'histoire de Macao à travers les regards d'auteurs britanniques en assez récurrente, mais ne prend rarement en compte les difficultés politiques de Macao et ne réfléchissant pas sur la complexité des rapports politiques entre la Chine et le Portugal, dans une ville construite sur plus de 500 ans. Pour ne pas entrer dans cette dualité de conceptions colonialistes, il a été choisi de perdurer dans une conception portugaise, chinoise et macanéenne des études sur Macao, tout en reconnaissant le travail fait par les anglais. Toutefois, une étude de Macao sans un certain intérêt pour Hong-Kong, notamment pendant les périodes de guerres, est impossible étant donné les influences politiques et économiques que cette colonie avait sur Macao. De fait, cette étude comprend un article, rédigé par un auteur portugais traduisant les conflits et les divergences de politique qu'il exista entre les deux colonies afin de mieux comprendre les enjeux qui suivent la construction du port de Hong-Kong. Il ne s'agit pas là d'une étude essentielle à notre recherche, mais dont la connaissance explique les divergences historiographiques entre ces deux pays coloniaux européens et leur manière de considérer leur propre présence en Asie.⁶⁴

III. L'absence d'une histoire chinoise ?

Quant est – il des études chinoises ? À en croire le nombre de publications d'auteurs portugais de la métropole ou vivant à Macao, les études sur Macao produites par les chinois sont bien moins conséquentes. Toutefois, elles existent et apportent quelques nouvelles pistes de réflexion sur la vision chinoise de Macao et sur l'apparition d'une étude historique et patrimoniale en Chine. De manière à comprendre ces nouvelles tendances, attardons sur les travaux récents présentés en Chine.

A. L'HISTOIRE CHINOISE ET LE POST-COLONIALISME ?

S'intéresser à l'histoire et le patrimoine colonial européen en Chine induit un questionnement sur le regard porté par les Chinois sur ce sujet. En effet, la Chine est l'un des

GOMES DIAS, Alfredo, « Macau, Portugal e o Japão no século XIX : O tratado de 1860 », *Revista de Cultura de Macau*, n°30, edição internacional, 2009, p.104-119.

⁶⁴ VASCONCELOS DE SALDANHA, António, « Prénúncios sombrios : Aconcessão de Hong-Kong exposta pelos portugueses aos chineses como factor de perturbação da Ordem Imperial », *Revista de Cultura de Macau*, n°23, edição internacional, 2007, p.7-12.

pays ayant l'une des plus longues histoires du monde. Si pour nous autres européens, une présence portugaise en Chine durant cinq siècles est un fait historique particulièrement extraordinaire pour un pays ayant une histoire de dix siècles, pour un chinois, il ne s'agit là que d'un petit point de l'histoire, qui elle s'inscrit sur plusieurs millénaires de vécu.

Ainsi, il n'est pas étonnant que la principale recherche effectuée aujourd'hui en Chine dans le domaine de la recherche historique ne s'intéresse pas à l'histoire de Macao et de Hong-Kong, mais à celle de l'histoire de l'Empire Chinois et de diverses dynasties ou à son histoire politique depuis l'avènement de la République Populaire de Chine.

Généralement, un pays ayant une longue histoire s'intéresse plutôt à l'étude de ces périodes glorieuses et non à celle de la colonisation et la perte de deux territoires aux profits de deux étrangers. Il s'agit là d'une première lecture permettant de comprendre l'orientation des études chinoises à l'heure actuelle. De plus, l'histoire des derniers siècles d'histoire de la Chine et l'importance de la vision communiste a, d'un point de vue de l'histoire, laissé de nombreuses zones d'ombre sur le passé de cet Empire. Et pour cause, l'une des politiques de ce parti politique, devenu majoritaire en Chine a été de renforcer la cohésion sociale autour d'une politique d'État, mettant de côté l'histoire impériale qui le précédait et les spécificités régionales. Pire, ce parti, à ces débuts, s'est affirmé en détruisant de nombreux monuments historiques qui aux yeux des européens auraient valu de nombreuses classifications et sauvegarde.

Pour comprendre donc le raisonnement chinois, il est essentiel de s'intéresser au travail de Liang Zhang⁶⁵, auteur chinois publiant en Français sur les considérations patrimoniales chinoises. Son livre est une référence en la matière de coutumes et conception de l'histoire, du patrimoine et de la tradition en Chine. Il explique grâce à lui les principaux éléments à prendre en considération pour pouvoir interpréter les politiques chinoises. « L'écriture ou les objets fragmentaires provoquent le souvenir du destin et des vicissitudes du monument, ils relient les détails pour en constituer le destin historique, pour donner une identité à une nation qui se reflète dans cette histoire. Le monument qui a disparu peut réapparaître dans un autre futur, le temps du souvenir à travers lequel les descendants d'une culture identitaire comme la culture chinoise peuvent sauvegarder leurs propres témoins historiques, qui sont, selon Simon Leys, un fluide perpétuel et ont une valeur figurative. Le

⁶⁵ ZHAN, Liang, *La naissance du concept de patrimoine en Chine XIXe – XXe siècles*, Paris, IPRAUS, 2003.

passé vit dans le souvenir, et cela est plus important que toute réalité matérielle. »⁶⁶ La Chine est avant tout un pays où la mémoire et la tradition ont bien plus d'importance qu'un monument, c'est pourquoi il n'est pas rare de voir des temples comme le temple de A-Ma à Macao être détruits et reconstruits plusieurs fois au même endroit. Ce qui fait la valeur du monument n'est pas son esthétique ou son ancienneté, mais l'ancienneté de son culte et de la valeur identitaire qu'elle cristallise.

On comprend donc que l'appréhension de la valeur patrimoniale d'un objet ou d'un monument n'est pas la même entre la Chine et l'Europe. « L'authenticité matérielle passe au second plan [...] L'objet peut être un édifice, mais le sujet est le souvenir. Le monument n'est pas un existant réel vers lequel va la remémoration. Au contraire, il n'est qu'un intermédiaire, et à travers le souvenir il se transforme et acquiert son existence »⁶⁷. La prise de conscience d'une importance patrimoniale et monumentale ne débuta qu'à partir de l'occupation européenne en Chine. Liang attribue la naissance du patrimoine en Chine aux « tensions entre modernité et monument, modernisation et protection urbaines, [à] l'inertie des mentalités et [à la] volonté de progrès »⁶⁸ de la population Chinoise. L'émergence de la notion de patrimoine, telle que les européens la définissent, est donc apparue au cours du XXe siècle en Chine bien qu'une conscience historique et mémorielle existe déjà⁶⁹. Il est donc logique qu'avant de s'attarder sur un patrimoine européen en Chine, les historiens chinois s'intéressent à leurs patrimoines traditionnels ou modernes. L'étude de Macao ou de Hong-Kong n'est pas autant traitée étant donné le sentiment de colonialisme de ces villes, avec un fort sentiment d'injustices d'occupation étrangère, présente encore aujourd'hui dans les mentalités chinoise. Ce mémoire s'inscrit bien dans cela dans une étude post-colonialisme au même titre que d'autres études du genre dans le monde. La prise en compte des réactions mélioratives de la part des portugais de Macao ou de la métropole et les réactions de dévalorisation de cette histoire suivant une occupation étrangère de la part des Chinois est donc à intégrer dans le propos pour une étude plus juste.

⁶⁶ ZHAN, Liang, *La naissance du concept de patrimoine en Chine XIXe – XXe siècles*, Paris, IPRAUS, 2003, p.15.

⁶⁷ ZHAN, Liang, *La naissance du concept de patrimoine en Chine XIXe – XXe siècles*, Paris, IPRAUS, 2003, p.15-16.

⁶⁸ ZHAN, Liang, *La naissance du concept de patrimoine en Chine XIXe – XXe siècles*, Paris, IPRAUS, 2003, p.23.

⁶⁹ Nous aurions d'ailleurs beaucoup à apprendre sur l'histoire et sur la conservation de l'histoire mémorielle en étudiant les notions chinoises. Notre conception européenne-centrée nous empêche parfois de sortir de nos registres et de nous intéresser à d'autres manières de faire l'histoire comme en Afrique en ce qui concerne l'histoire orale ou en Chine avec l'histoire mémorielle. L'usage d'un type de conservation en Europe, adaptés à nos monuments et à une valeur du matériel bâti, n'est pas l'unique moyen de conserver et de valoriser l'histoire et le patrimoine. A nous donc d'ouvrir nos horizons et nos connaissances au lieu de critiquer les études faites par les autres pays du monde.

Néanmoins, quelques études sur Macao ont été réalisées par des chinois dont certaines sont traduites en portugais ou en anglais. En ce qui concerne l'histoire de Macao, il n'existe aucun ouvrage chinois traduit, ce qui ne signifie pas qu'ils n'existent pas, mais qu'ils ne sont pas vraiment diffusés. Par contre, la valeur patrimoniale de Macao fait que plusieurs articles sur le patrimoine portugais⁷⁰ et Chinois⁷¹ de Macao ont été publiés, apportant de nombreuses indications en ce qui concerne le patrimoine chinois du Sud-Est de Chine, pas toujours très connu. L'article de Kwan Wong Shui est, en terme de précision, représentatif de ces quelques auteurs désireux de faire découvrir le patrimoine mixte de Macao.⁷²

B. L'HISTOIRE DE LA VILLE PAR SES INSTITUTIONS CULTURELLES

En parallèle de ces écrits d'universitaires et architectes chinois se trouve un autre acteur d'importance sur le plan local dans la diffusion du savoir. Il s'agit de l'Institut culturel de Macao. Cette institution est chargée depuis sa création (1982) de favoriser la recherche à Macao sur la ville, sa politique, sa culture et son patrimoine. C'est dans cet objectif que cette institution publie depuis sa création la *Revista da Cultura de Macau* tout en menant une politique de valorisation et de diffusion en parallèle grâce à la création d'expositions et de colloques.

Deux de leurs plus mémorables expositions portent sur l'Avenue Almeida Ribeiro⁷³, sujet principal de cette recherche. La première exposition en ligne est une présentation de l'histoire de l'avenue au moyen de documents archivistiques afin de comprendre la création et l'évolution de l'avenue. La seconde s'intéresse au quartier de l'Avenue Almeida Ribeiro et à sa modification à la suite de la création de ladite avenue, notamment en matière de commerces et de magasins de jeux. Ces deux expositions sont surtout le moyen de diffuser les archives contenues sur l'Avenue et de faire un catalogue de ce qui existe. L'analyse comme en ce qui concerne la plupart des documents publiés par l'institution se concentre sur une présentation grand public de l'histoire de Macao, manquant parfois d'analyse plus fine. Il

⁷⁰ 何偉傑, 澳門: 賭城以外的文化內涵 (*The architectural Heritage in Macao*), Hong-Kong, City University of Hong-Kong Press, 2011.

⁷¹ PUI KOI, Jay Ho, « The Arch from "Qilou" shop-house in Macau », *Arquitectura Macau*, 2010, p.32 à 35.

⁷² WONG SHUI, Kwan, « Uma mistura de influências portuguesas e chinesas no património de Macau », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.9-75.

⁷³ ARQUIVO HISTORICO DE MACAU, « Lembrando a Avenida de Almeida Ribeiro », du 12 juin au 10 juillet 2010 – en ligne sur le site de *Arquivo Histórico de Macau*, consulté le 27/05/2014: <http://www.archives.gov.mo/events/exhibition2010/default.aspx>
INSTITUTO CULTURAL DE MACAU, *Artéria Urbana, Exposição sobre a Avenida Almeida Ribeiro e ruas periféricas*, 27 octobre – 25 novembre 2010, Macao, Galeria do Leal Senado. Macao, Instituto Cultural de Macau, 2012.

s'agit plus de valoriser le patrimoine et les archives que de mener une recherche historique au sens strict du terme.

Dans le même esprit de divulgation et valorisation s'inscrivent les sites internet sur Macao. Le site le plus connu, *Macau Antigo*⁷⁴, est l'œuvre de l'historien João Botas qui y diffuse et présente toute sorte de sources archivistiques afin d'augmenter la connaissance sur la ville. Il s'inscrit dans ce sens dans la continuité du travail de l'Institut Culturel de Macao. Il en va de même pour l'auteur du site *Caderno do Oriente*⁷⁵.

Associé à ces initiatives publiques et parfois privées se trouve tous les documents disponibles sur Macao et rédigés à la suite de la classification de la ville au Patrimoine de l'UNESCO. Dans le cas de cette recherche, nous citerons quelques-uns de ces documents sans toutefois en faire une liste exhaustive. Ont été retenus dans le cadre de cette recherche deux articles portant sur le classement du patrimoine. Le premier⁷⁶ donnant une liste des monuments classés et une description de chacun, le second⁷⁷ étant les décrets de loi votés par la ville afin de préserver le patrimoine. Ces deux articles permettent une mise en contexte des politiques menées à Macao. À ceux-ci s'ajoute une importante étude d'une centaine de pages publiées par la commission chargée de classer et valoriser le patrimoine UNESCO de Macao. Ce travail collectif⁷⁸ est une présentation du patrimoine de Macao, ses spécificités, les objectifs posés par la commission pour préserver et valoriser les monuments. Cette commission composée par des Portugais et quelques chinois est particulièrement importante dans le paysage culturel et patrimonial de Macao puisque certains de ces membres sont d'importants architectes ou historiens de la ville⁷⁹. Néanmoins avec la croissance que connaît la ville et sa puissance grandissante, l'étude locale ou portugaise ne suffit pas pour l'étude d'une Macao de plus en plus internationale.

C. APPEL À UNE ÉTUDE INTERNATIONALE

⁷⁴ BOTAS, João, *Macau Antigo*, consulté le 27/05/2014: <http://macauantigo.blogspot.fr/>

⁷⁵ MJ, *Caderno do Oriente*, consulté le 16/06/2014: <http://caderno-do-orienter.blogspot.pt/>

⁷⁶ « Macau Património Mundial », *Revista de Cultura de Macau*, Edição Internacional n°15, 2005, p.6- 59.

⁷⁷ GOVERNO DE MACAU, « Legislação sobre património », *Revista da Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.233-262.

⁷⁸ Macau, Património Mundial, 2005. Il ne s'agit pas d'un livre mais d'un dossier de compte rendu disponible dans la bibliothèque municipale de la ville, dans la section dédié à l'étude de Macao.

⁷⁹ L'exemple de Carlos Marreiros déjà cité précédemment illustre parfaitement ce genre de personnalité présent dans cette commission. Certains de ces articles comme celui qui suit en est preuve parfaite que le travail de recherche et celui de sauvegarde du patrimoine sont intimement liés. MARREIROS, Carlos, « Macao Mixed Architecture and Urbanization », *Revista de Cultura de Macau*, n°2, edição internacional, 2002, p.6-41.

C'est pourquoi, l'Institut culturel de Macao a lancée en Septembre 1998, à la veille de la rétrocession un appel à une étude internationale sur Macao, se centrant sur le patrimoine, mais surtout sur question particulièrement d'actualité : quelle identité pour Macao aujourd'hui.⁸⁰ Ce type d'interrogation interrogeant l'histoire, la tradition, la mémoire à valoriser est au plein cœur des réflexions patrimoniales luso-chinoises. Ce colloque fut particulièrement fructueux puisqu'il réunit près de vingt-sept chercheurs de spécialités et de nationalités différentes donnant une large place au portugais et aux chinois. Il cristallise dans la publication de son compte rendu les enjeux européens et chinois en termes de définition identitaire et donc en partie historique d'une ville multiculturelle et ouverte sur le monde.

Ces thématiques se retrouvent dans plusieurs études étrangères. En premier lieu, une étude poussée sur la Chine, historique et sociologique est en développement de nos jours en Europe afin de comprendre cette culture qui nous semble si différente. Ce sont là les travaux effectués par Jacques Grenet⁸¹, Thierry Sanjuan⁸² et Alain Leclerc⁸³. Ces trois français, le premier historien, les seconds géographes et anthropologues nous offrent grâce à leurs travaux une lecture du monde chinois, de ces règles, son histoire et ses traditions.

L'étude de Macao nécessite une approche à plusieurs entrées associant les enjeux chinois, portugais et internationaux. Ces thèmes mènent invariablement au problème des identités et des frontières qui sont aujourd'hui des thèmes récurrents dans d'autres pays comme la France, les États-Unis ou l'Angleterre. C'est ces thèmes que reprend Sheyla Schuvartz Zandonai⁸⁴ et l'architecte Hendrick Tieben⁸⁵ dans leurs écrits sur les frontières physiques ou immatérielles de Macao. Le patrimoine est lui remis en question. Comment créer des musées ? Quels types d'expositions veulent présenter les macanéens ? Y a-t-il un futur pour le patrimoine portugais dans une Macao se modernisant de manière accélérée et changeant de visage tous les dix ans ?

⁸⁰ INSTITUTO CULTURAL DE MACAU, *International Symposium on the Culture of Metropolis in Macau: Modernity, Modernism and Modernization. Urbanism, Identity, Collective Heritage and Quotidian culture – Strategies for the 21st Century*, September 1998, Macao, Instituto Cultural de Macau. Macao, Instituto Cultural de Macau, 2001.

⁸¹ GRENET, Jacques, *Le Monde Chinois : l'époque contemporaine*, Vol.3, Paris, Armand Colin, 2006.

⁸² SANJUAN, Thierry, *La Chine. Territoire et société*, Paris, Hachette, 2000.

SANJUAN, Thierry, *À l'Ombre de Hong Kong, le delta de la Rivière des Perles*, Paris, L'Harmattan, 1997.

⁸³ LECLERC, Alain, « Recomposition de la tradition dans les espaces familiaux et urbains en Chine », (à paraître), 11 pages.

⁸⁴ SCHUVARTZ ZANDONAI, Sheyla, « Borders within the city. Retracing Macao's Identity », *Revista de Cultura*, n°30, 2009, p.25-36.

⁸⁵ TIEBEN, Hendrik, « From Backyard to front door: cities and borders », *Revista de Cultura de Macau*, n°30, Edição Internacional, 2009, p.37-56.

Ce sont là les questions les plus étudiées en Europe, notamment en ce qui concerne les études géographiques françaises portant sur Macao.⁸⁶

Pour conclure ce chapitre sur l'historiographie de Macao, il semble intéressant de souligner une étude anthropologique⁸⁷ d'une chercheuse américaine du nom de Cathryn Hope Clayton. Son travail sur les perceptions et la naissance d'une identité macanéenne se centre sur des paradigmes, celle d'une ville historique et moderne, colonisé et anticolonialiste, mais préservant un patrimoine européen... De fait, ce travail montre l'ambivalence d'une identité macanéenne ni portugaise ni vraiment chinoise qui ne se reconnaît pas dans l'arrivée de nouveaux émigrants chinois ayant leur propre culture et ne s'intégrant pas à la vie sociale de Macao. En résulte une observation essentielle pour notre sujet, l'étude de l'histoire et du patrimoine à Macao aujourd'hui est une forme d'affirmation d'une identité urbaine en réponse au colonialisme portugais, mais aussi à une affluence chinoise qui ne correspond pas à la vision sociale des Macanéens sur eux-mêmes.

⁸⁶ SALA, Ilaria Maria, « De nouveaux musées pour une nouvelle histoire », *Perspectives Chinoises*, n°51, 1999, p.62-70.

GUNN, Geoffrey, MICHELON, Laurent, « De quelques ambitions internationales », *Perspectives Chinoises*, n°55, 1999, p.43-50.

EDMONDS, Richard Louis, FROISSART, Chloé, « Macao dans et par-delà le Delta de la Rivière des Perles », *Perspectives Chinoise*, n°73, p.20-31.

⁸⁷ HOPE CLAYTON, Cathryn, « Discourse on the city : identity formation and urban change in contemporary Macao », *Revista de Cultura*, n°3, 2002, p.59-81.

Chapitre 3 : Problématique et Méthodologie.

I. Problématique

Compte tenu des différentes histoires et des différentes positions historiques présentées par les historiens sur Macao, s'intéresser à l'Avenue la plus connue et la plus commerciale de la ville révèle et cristallise inévitablement les paradigmes et les enjeux de mémoire. Pour une importante part de la population, cette avenue est le symbole même de la ville historique portugaise par excellence. De par ses bâtiments de style portugais, ses monuments historiques liés aux plus anciennes et prestigieuses institutions locales portugaises, son centre administratif... tout dans cette avenue invite à une réflexion coloniale et la présence portugaise en Chine. Et pourtant, de çà et là, plusieurs éléments nous indiquent que, malgré ces façades et ces ornements, la vérité n'est pas forcément celle qui se laisse voir.

Malgré une présence de plusieurs siècles à Macao, la population portugaise n'a jamais constitué plus de 10 % des habitants de la ville. Ce pourcentage particulièrement faible s'explique par la distance entre la métropole et Macao, mais aussi par rapport au caractère particulier de celle-ci. À l'origine, Macao est un « comptoir » c'est-à-dire un port situé dans un autre pays, servant d'interface entre deux pays, séparés le plus souvent par des mers et des océans. Macao n'a pas de véritable fonction territoriale, ou de mission de civilisatrice comme on l'entend pour ce qui concerne l'Algérie Française, les anciennes colonies hispaniques en Amérique Latine, ou même l'Angola lorsqu'elle était une colonie portugaise. La fonction première de ce lieu est d'être un port. Toutefois, le caractère institutionnel de cette ville change avec l'arrivée des Britanniques. En effet, les portugais perdent leur prérogative d'unique port européen en Chine et donc leur monopole du commerce avec ce pays. Néanmoins, cette perte de puissance de la part des autorités chinoises profite au gouverneur de Macao qui investit les territoires voisins, notamment les îles de Taipa et Coloane, afin d'agrandir le territoire sous domination portugais. On ne peut parler pour Macao que de comptoir jusqu'en 1842, date où les portugais prennent conscience qu'ils peuvent prendre avantage de la situation politique des traités inégaux pour augmenter leur espace d'occupation à Macao.

Toutefois, si la ville manque d'espace, c'est essentiellement dû à l'accroissement de la population des chinois de Macao, ceux qui résident dans la ville. À ceux-ci, les portugais intègrent peu à peu les villages situés à l'origine hors de la ville. Ainsi, se questionner sur la

question de l'urbanisation à Macao à partir du début du XXe siècle permettrait à priori de dresser un schéma général de la politique d'urbanisation de la ville, de montrer les conflits d'intérêts entre les populations chinoises et les populations portugaises, de situer les quartiers de résidences de ces populations...

Mais surtout s'intéresser à l'urbanisation, c'est aussi comprendre l'interaction que les individus entretiennent avec leur espace de vie : comportement, adaptation ou réinvention de l'usage de lieu, mixités culturelles et sociales. Ce sont là des hypothèses posées afin d'entamer cette étude de cas. Le choix de l'avenue Almeida Ribeiro comme sujet d'étude permet tout d'abord de s'intéresser au cœur de la ville. Il s'agit de l'artère la plus fréquentée de la ville hier comme aujourd'hui. C'est pourquoi son étude fait sens pour comprendre par extrapolation les enjeux qui existent à l'échelle de la ville.

Afin de mener une étude qui sorte du carcan habituel de l'étude architecturale d'une rue, ou d'une étude d'édifices les plus importants, il a été choisi de suivre une approche multidisciplinaire afin de rendre compte à la fois des lieux les plus importants, mais aussi de ceux auxquels on ne pense pas forcément. C'est pourquoi l'étude de cette avenue se base autant sur une étude de source qu'une investigation actuelle du terrain. L'étude de l'histoire contemporaine comme nous la définissons aujourd'hui nous permet de retrouver de nombreuses traces encore présentes de la période traitée. De plus, les us et coutumes des populations bien ancrés dans un espace depuis plusieurs siècles transcendent la modernité apparente de la ville, puisque si la ville change de visage, les mentalités et les coutumes ne changent pas aussi vite.

Cette étude s'organise donc autour d'une question à partir de laquelle tous les raisonnements découlent : en quoi la construction et la sauvegarde de l'Avenue Almeida Ribeiro devient le symbole d'une hybridation culturelle du Macao d'hier comme du Macao d'aujourd'hui. La ligne directrice majeure est de comprendre comment, en matière d'urbanisation, s'inscrit la relation luso-chinoise à Macao. Pour cela, notre sujet traite autant des dimensions politiques et techniques de la construction de l'avenue Almeida Ribeiro que de l'usage social de cette avenue par les deux communautés.

Pourquoi diviser la population de Macao en deux communautés ? En réalité, se lancer dans l'étude d'une population mixte chinoise et portugaise mène à un questionnement sur les questions de frontières physiques et immatérielles qui existent ainsi qu'à des interrogations sur la nature de l'identité de cette population. Mener une étude sur une population comme celle de Macao, résultat d'un mélange de culture, est du point de vue de la méthode assez proche des études réalisées sur les communautés immigrantes dans les grandes villes comme

Paris. Ces populations sont de fait le résultat culturel de deux cultures diverses, celle d'origine et celle d'adoption (pour Macao chinoise et portugaise et vis-versa) qui, pour des questions sociales, doivent cohabiter pour le bien de toute la société. Ainsi, un macanéen n'est pas considéré et ne se considère pas comme un véritable chinois, rejetant souvent la culture Mainland. Quant au passé portugais, il en retient l'histoire de la ville, mais ne s'identifie pas à cette culture. L'étude de l'avenue Almeida Ribeiro construite dans le but de relier spatialement les quartiers européens et chinois symbolise cette dualité. Pour les besoins de cette recherche, il a été choisi de différencier les communautés portugaises et chinoises. Les membres de ces communautés sont pour leur grande majorité des macanéens, c'est-à-dire des habitants de Macao. Toutefois, l'inscription dans une communauté culturelle au XXe siècle, mais aussi au XXIe siècle existe. C'est pourquoi l'usage des « portugais » et des « chinois » de Macao fait référence à des habitants de la ville évoluant dans des cercles marqués par une culture chinoise ou portugaise dominante. Le mot « macanéen » dans mon mémoire fait référence à cette population d'entre deux issues du brassage des cultures : enfants de portugais et de chinois ou de portugais et d'autres populations issues de colonies asiatiques (Goa, Malacca, Timor...) vivant à Macao. Ces individus représentent une part importante de la population de la ville et posent la question de l'adaptation et l'intégration.

L'avenue Almeida Ribeiro, construite et considérée comme une vitrine de la ville serait le témoignage matériel représentant la ville, tant d'un point de vue identitaire, mélange de modernité et traditions de constructions et d'architectures différentes, mais elle incarne aussi l'un des premiers espaces touristiques de la ville en raison de sa valeur patrimoniale. Notre étude cherchera donc à comprendre les différents niveaux d'hybridations et de brassages culturels à travers l'étude de la construction d'un espace et de son utilisation. Pour ce faire, cette étude s'organise autour de trois grands axes. Le premier présentant une analyse de la construction de l'avenue Almeida Ribeiro et de son usage entre 1914 et 1945. L'axe suivant constitue une investigation de terrains et une analyse des édifices de l'avenue Almeida Ribeiro ayant survécu à la transformation de la ville en capitale asiatique du Jeu. Enfin, le dernier axe d'étude pour comprendre l'avenue sera basé sur les politiques patrimoniales de la ville et les moyens mis en place par les autorités chinoises pour conserver un patrimoine, symbole d'un passé colonial, mais aussi d'une identité singulière en Chine.

II. Méthodologie

Pour entreprendre cette étude, une présentation de la méthode employée est nécessaire. La compréhension de l'avenue Almeida Ribeiro et l'environnement dans laquelle elle s'insère requiert une approche spécifique afin de rendre son analyse complète : historique, technique, sociologique et culturelle. Ainsi, plusieurs pistes ont été suivies, certaines issues des méthodes historiques, mais d'autres ont clairement été influencées par d'autres spécialités telles que l'archéologie et la sociologie.

A. LE CROISEMENT DES SOURCES

Pour obtenir une étude complète sur un « objet matériel » tel que peut l'être une avenue, un historien ne peut se limiter à l'étude d'archives « administratives » produites par des institutions. Le fond de sources principales utilisées dans ce mémoire se compose de dossiers administratifs, rédigé par des institutions publiques (le Leal Senado, gouvernement local de Macao, et le département des Travaux Publics de la Ville) et complété par des acteurs privés. Toutefois, l'apport d'informations en est réduit aux impératifs de fonctionnement de l'institution. C'est pourquoi, pour pallier cette limite et pour se détacher du regard institutionnel porté sur l'Avenue Almeida Ribeiro, il a été choisi de croiser les sources.

Mener une étude avec plusieurs types de sources demande, avant même une étude de contenu (effectuée dans le prochain chapitre), une analyse typologique et qualitative. Ce mémoire rassemble en sources principales une cinquantaine de dossiers de demande de construction ou de modification d'immeubles de 1914 à 1945. Ces documents sont le résultat de requêtes de particuliers, accompagnés de projets architecturaux, déposées au Leal Senado ou au département des Travaux Publics (selon la période), mais aussi de délibérations entre plusieurs organes institutionnels (retranscrites par écrit), de réponses et de suivis s'il y a lieu. Ces documents sont donc particulièrement réglementés, requérant un grand nombre de détails techniques prédéfinis par les institutions, et laissant peu de place à d'autres informations.

Ce type de dossier conduit très rapidement l'historien à une étude au cas par cas des bâtiments, leurs spécificités architecturales, leurs évolutions... Or, l'objectif de ce travail est de faire une étude historique de l'urbanisme. L'architecture et l'histoire de l'art en font partie intégrante, mais ne sont que des réflexions subsidiaires. Le sujet principal se concentre autour de l'Avenue Almeida Ribeiro comme entité propre. Les sources complémentaires ont pour rôle d'élargir les champs de recherche pour comprendre l'évolution de l'Avenue, sa structure, ses fonctions et son ancrage au sein de la ville.

Pour conduire une véritable étude globale sur l'Avenue Almeida Ribeiro, des sources complémentaires utilisées sont des projets urbains à l'échelle de la ville, différents types de

requêtes, des journaux, des carnets de voyage, des cartes, des croquis, des photographies. Ce croisement permet l'apport d'informations diverses afin de mener une étude générale.

Une partie des archives secondaires sont constituées de projets de construction à l'échelle de la ville ou des quartiers, à partir desquels il est possible de se rendre compte des évolutions notables de la ville pendant la période traitée, mais aussi saisir les volontés politiques de rénovation de la ville. Ces archives témoignent de la vision de la ville par les autorités locales. Ils permettent aussi de comprendre le rôle de l'avenue dans le nouveau schéma urbain, décidé par les autorités.

L'usage de la cartographie est indispensable pour comprendre ces projets. Elle permet une étude chronologique de l'évolution de l'avenue Almeida Ribeiro, tant à l'échelle de la ville, qu'à l'échelle des quartiers dans lesquels elle s'inscrit. En outre, elle amène aussi à une réflexion sur les espaces adjacents à l'Avenue et sur les interactions spatiales (espace économique, moyens de communication, espace de sociabilité...). Cette réflexion a été inspirée par le travail de l'historien Pedro Dias qui s'intéresse à l'étude de l'évolution urbaine de la ville au regard des institutions qui régissent la ville (économie, politique, idéologique...). Ainsi, la ville est pensée comme un témoin physique des actions et des interactions des acteurs principaux de la ville. Ceux derniers ne sont pas toujours définis puisqu'une ville est le fruit de politiques urbaines, mais aussi d'expérimentations privées et d'appropriation par la population de l'espace.

Entre une carte officielle dessinée par une institution publique et la réalité de la rue, il existe un monde que des archives officielles ne décrivent pas souvent. Afin de toucher du doigt les modes de vie, le bruit, l'atmosphère qui règne, une étude urbaine se doit d'être accompagnée d'une étude sociale. Celle – ci se fait à partir de document qui retransmette la réalité de ces moments passés. Pour cette étude, les documents disponibles et accessibles sont les requêtes adressées au Leal Senado, les carnets de voyage, les illustrations et les photographies.

Les requêtes sont des documents officiels, conservées au sein des archives historiques de la ville et traite de toute sorte de sujets, des plus sérieux aux plus incongrues : effondrement d'un immeuble, demande d'autorisation pour ouvrir une salle de jeu, incivilité sur voie publique... Ces documents, bien que rédigés pour une institution et donc très formellement présentés, nous permettent de comprendre la vie autour de l'Avenue Almeida Ribeiro. À cela s'ajoutent les carnets de voyageurs présents à Macao qui, outre des descriptions de monuments et rue, fournissent aussi de nombreux détails sur la vie des

populations de Macao. Leur liberté d'écriture est pour nous une importante source d'information tant dans les détails que dans l'imaginaire de la ville pendant la période étudiée.

Accompagnant ces carnets, les illustrations (principalement des croquis fait par les voyageurs) sont une source de premier choix pour comprendre le regard des occidentaux sur ce monde « étrange » qui les entourent. Malheureusement, ce type de documents est particulièrement rare et leur date souvent non connue. Ce sont donc des archives très intéressantes, mais dont la critique historique est difficilement réalisable. Toutefois, les dessins qu'il soit un croquis ou un plan d'architecture officiel donnent une autre dimension à notre recherche. Alors que les textes restent très théoriques, le dessin est déjà une première approche vers la matérialité de l'objet étudié. La complémentarité des archives écrites et des dessins est indéniable pour comprendre réellement l'objet, car la description sans croquis n'a pas de sens en architecture, tout comme un croquis sans explication est difficilement interprétable.

L'intérêt de la période que nous étudions en ce qui concerne les sources est l'utilisation massive de la photographie. Ce nouveau moyen de sauvegarde mémorielle permet entre autres une vision dans l'espace d'un monument. Le fonds de photographie étudier ici est ici d'une série de cartes postales de la ville conservée dans l'archive historique de la ville et qui nous présente l'Avenue Almeida Ribeiro à la fin de sa construction. Chronologiquement, les documents qu'ils soient écrits ou illustratifs nous permettent d'étudier l'avenue du début de sa construction à son apogée comme vitrine de la ville.

C'est donc en croisement ces différentes sources que naît dans nos esprits la matérialité de l'avenue tant comme une suite de monument que comme entité propre inscrite dans la ville. Cette étude serait complète si notre sujet d'étude était une avenue délaissée depuis 1945, ou détruite. Mais dans notre cas, le sujet d'étude est une des artères principales de la ville actuelle de Macao. Il faut donc aussi tenir compte de la situation actuelle de l'avenue et chercher à découvrir derrière ce centre de commerce actuel de la ville, où se cache l'avenue des débuts et comprendre le pourquoi de ces évolutions et si elles ont vraiment eu lieu.

B. L'ÉTUDE DE TERRAIN ET UNE APPROCHE À DOUBLE TEMPORALITÉ

L'investigation de terrain était à l'origine pensée de manière beaucoup plus technique et proche des méthodes archéologiques : prise de mesures, analyse de façade en détail,

analyse de l'intérieur des édifices, analyse architecturale poussée... L'arrivée à Macao, la fréquentation de l'avenue et l'impossibilité d'accéder aux édifices (pour ce qui concerne l'analyse spatiale d'intérieur), dont la plupart ne sont plus habités d'ailleurs, nous ont menées à réorienter notre travail sur l'extérieur des édifices. De plus, l'importance des recherches menées et la disponibilité des sources écrites ont valu à ce mémoire de se focaliser de manière générale sur l'étude historique. Néanmoins, l'approche matérielle de cette avenue reste importante. L'analyse de terrain s'est donc construite à partir d'une base de photographies des façades des édifices, réalisés avec les moyens disponibles. L'analyse qui a pu en être tirée est un constat sur la valorisation et la conservation des édifices de l'avenue, une vision des politiques de la ville, mais aussi une réflexion sur la fonction de cette avenue comme symbole de la ville.

L'analyse de cette avenue en 2014, cent ans après la pose de la première pierre de cette avenue est aussi l'occasion de faire une étude comparée de l'évolution de l'avenue entre sa création et aujourd'hui, permettant une étude sur deux périodes. Ces deux périodes sont essentielles lorsqu'il s'agit d'étude de patrimoine puisque la première période 1914 – 1945 est celle de l'histoire et celle de 2000 à 2014, celle de la patrimonialisation, menée dans ce cas par les autorités chinoises, dans un contexte singulier de biculturalisme qui caractérise la ville de Macao.

C. UNE APPROCHE PLURIDISCIPLINAIRE : RENDRE JUSTICE À L'HOMME

L'usage veut que les études en histoire urbaine, en urbanisme ou en architecture ne se concentrent exclusivement que sur une démarche de valorisation des monuments, de leurs architectes lorsque ceux-ci sont connus ou des hommes politiques d'influences ayant pris des décisions importantes pour l'urbanisme d'une ville. Toutefois, une approche telle que celle-ci mène à ignorer le fondement de l'urbanisme même : la manière dont les hommes utilisent leur espace, l'adapte, le modifient et le redéfinissent. L'une des visées de ce mémoire est de rappeler que derrière tous édifices, monuments historiques, voir même voirie, se trouve une histoire sociale. Elle peut prendre plusieurs visages dans notre cas puisque l'avenue Almeida Ribeiro permet de traiter différents aspects du quotidien de Macao entre 1914 et 1945. En premier lieu, l'histoire technique et la vie de chantier, bien souvent négligé dans les livres d'histoires traditionnels. Puis, l'histoire spatiale et commerciale de l'avenue donne un aperçu de l'espace dans lequel s'inscrit cette artère et une vision des quartiers qu'elle traverse. Enfin,

elle permet aussi une histoire politique et des lieux de sociabilités, étant située au cœur du centre historique de la ville. Sa place de spectateur des principaux événements politiques de Macao, la place comme lieu privilégié pour une étude générale des événements survenus dans la ville.

Pour ce faire, une approche multidisciplinaire est le gage d'une étude générale et la plus complète possible. Bien entendu, ce mémoire s'inscrit dans une tradition d'étude historique française, se basant sur des études de sources et leur analyse. Néanmoins, l'histoire est une science humaine qui permet de regrouper plusieurs thèmes différents dans une même étude. Tout d'abord, ce mémoire s'inscrit dans une recherche en histoire des techniques dans laquelle peut s'inscrire une étude urbanistique puisque l'urbanisme est une science requérant une méthode d'organisation de l'espace, ces « spécialistes » essentiellement des ingénieurs civils et des hygiénistes pendant notre période (médecins, hommes politiques), mais aussi une conception d'un objet matériel, un complexe technique (ensemble des éléments nécessaires pour pouvoir réaliser une construction), et une réalisation faisant appel à une pratique de chantier, avec ces différents acteurs, du propriétaire de l'édifice à l'ouvrier. Ainsi, malgré le caractère spécifique de cette étude, celle-ci s'inscrit bien dans les problématiques du laboratoire de recherche d'Histoire des Techniques.

Le choix d'une avenue comme sujet requiert une approche géographique et spatiale importante afin de comprendre les interactions entre les espaces. La période étudiée quant à elle s'inscrit dans un moment de redéfinition des villes à l'image des avancées médicales et de l'apparition de politiques urbaines, c'est pourquoi cette étude inclue une approche politique urbaine, des réflexions sur l'hygiénisme et sur la vie sociale de Macao. Enfin, le choix de cette avenue n'est pas anodin puisque le master TPTI possède un important volet de réflexion sur le patrimoine matériel et immatériel menant cette recherche sur des terrains de redéfinition de ce qui fait patrimoine dans une ville à double culture. Elle s'inscrit aussi dans des questions plus politiques et économiques de conservation.

Chapitre 4 : Étude de Cas

L'Avenue Almeida Ribeiro fait partie de ces lieux de Macao quotidiennement foulée par des milliers de visiteurs, sans que ceux – ci ne connaissent son histoire. Passage obligé du centre historique, elle permet aux visiteurs de se rendre aux monuments et aux espaces d'architectures portugaises les plus célèbres, à savoir, le Leal Senado et sa place, l'Église de

São Domingo et les Ruines de São Paulo. Il s'agit d'une des artères les plus animées de la presqu'île, tant par le nombre de piétons que par son trafic routier, car l'Avenue fait la jonction entre un ensemble de casinos célèbres ayant vue sur la rivière des perles et le port intérieur, centre principal d'échange marchand avec la Chine intérieure.

Porter son étude sur ce lieu, symbole incontournable d'une Macao coloniale aujourd'hui en pleine modernisation, est une façon d'aborder une étude urbaine locale à petite échelle et pourtant symptomatique de l'évolution urbaine de la ville dans son ensemble. C'est pourquoi, en vue de comprendre l'histoire de cette avenue et la préservation de son patrimoine, cette étude se concentre sur deux temporalités emblématiques de son évolution : le temps de la construction de l'avenue par les portugais de 1914 à 1945 et le temps de sa préservation par les chinois de 1999 à aujourd'hui.

I. L'Avenue Almeida Ribeiro : de 1914 à 1945, construction et premières évolutions

La construction de l'avenue Almeida Ribeiro s'inscrit dans un processus de modification urbaine de la ville. Amorcée dès la fin du XIXe siècle, la conclusion de la construction de l'avenue est le point culminant de cette politique de restructuration urbaine visant à changer l'image de la ville. Comprendre donc comment cette avenue a été pensée et bâtie permet donc de voir les politiques urbaines mises en place, les modifications d'importance réalisées, mais aussi s'intéresser au mode de vie si particulier de Macao. Entre les planifications portugaises, la population à majorité chinoise, aborder une étude sur une rue construite en plein cœur d'un quartier populaire macanéen permet d'entrevoir l'histoire d'un début de siècle parfois mouvementé dans une ville européenne en plein cœur de l'Asie.

A. ACTEURS ET RAISONS DE LA CONSTRUCTION DE L'AVENUE ALMEIDA RIBEIRO

I. Un projet de renouveau urbain hygiéniste

*La ville est dans l'espace, toujours. Mais voici qu'au XIXe siècle, on lui impose d'être un espace réglé, aux cheminements droits, aux édifices dégagés, à l'architecture harmonieuse. L'espace embelli, en quelque sorte.*⁸⁸

Le XIXe siècle est en termes d'urbanisme un moment où l'espace physique d'une ville est repensé. Il ne s'agit plus de réfléchir par noyaux de concentration ou en monuments structurant la ville, mais en termes de quartiers, de création de fonctionnalité par espace, d'amélioration de la situation sanitaire ainsi que d'une évolution des transports et de la voirie. Si ces théories sont particulièrement importantes dans les métropoles des grands empires coloniaux, la réflexion se porte aussi sur les colonies perçues par certains comme des lieux par excellence d'expérimentation de nouvelles théories de sagement et d'organisation de l'espace.⁸⁹ Qu'en est-il de Macao à la veille de la Première Guerre Mondiale ?

a) *Amorce d'un nouveau urbain*

*At the end of the nineteenth century, spatial, social, and scientific elements were finally combined in a comprehensive model.*⁹⁰

Suivant les politiques des grandes villes européennes, Macao connaît au XIXe siècle un changement radical urbain, symbole du passage d'une ville dite « médiévale »⁹¹ à la ville moderne. À Paris, à Lisbonne ou même à Rome s'expérimentent de nouvelles théories urbaines, centrées sur un meilleur contrôle de l'espace par les autorités politiques et administratives. Ces théories sont représentatives de l'esprit de ce siècle et de ce besoin de tout contrôler et calculer par la science. Comme le dit Maurice Agulhon dans la citation qui précède⁹², l'espace doit être normé, ce qui implique un changement radical en ce qui concerne

⁸⁸ AGULHON, Maurice, *Histoire de la France Urbaine : la ville de l'âge industriel - le Cycle Haussmannien*, T. 4, Paris, Le Point, 1998.p.12.

⁸⁹ Cette étude réfléchira l'urbanisme utilisant le concept de « Zoning ». Ce terme désigne la division d'une ville ou dans un territoire en zone distincte d'activités afin de rationaliser l'espace. Ce terme utilisé par les architectes et les urbanistes dans leurs travaux scientifiques à la fin du XXe siècle est un concept anachronique à la période traitée, bien que le mot existe déjà. C'est donc en prenant en considération les travaux actuels et notamment les enseignements du professeur Zucconi que nous utiliserons cette notion dans le but de clarifier nos propos.

⁹⁰ RABINOW, Paul, *French Modern : Norms and forms of the social environment*, Chicago, The University of Chicago Press, 1989.p.211.

⁹¹ La ville médiévale se construit autour de noyau urbain important, autour duquel s'agglomère plusieurs groupes d'habitation. Ces monuments sont d'importance publique (ex : palais du gouvernement ou mairie) ou bien religieux (églises paroissiales, cathédrales...). Cette notion de ville « médiévale » est également reprise par, Carlos Alberto Caçorino Da Palma Baracho dans ces travaux.

⁹² CF annotation 89.

des quartiers entiers, les voiries, les transports qui évoluent... Une ville moderne devient une ville répondant aux exigences d'hygiène et de sécurité des autorités, une ville aux monuments reconstruits ou embellis pour glorifier sa population et ses gouvernants, une ville capable d'accueillir tous types de véhicules, des premières voitures à chevaux aux voitures à moteurs, en passant par les chariots et les camionnettes nécessaires au commerce.

En cela, Macao s'inscrit dans cette continuité de modification urbaine européenne. Les autorités locales, en particulier le Leal Senado, et plusieurs des plus illustres gouverneurs de Macao, mèneront des politiques de modifications de la ville au XIX^e siècle qui changeront radicalement le visage de la ville et mèneront au siècle suivant à la « Fabrique de la ville »⁹³. Ainsi, pour comprendre la ville du début du XX^e siècle, une analyse urbaine du XIX^e siècle et des siècles précédents est nécessaire afin de visualiser et analyser les enjeux politiques, commerciaux, militaires, financiers qui se cristallisent à travers les divers projets d'urbanisation et l'apparition des premiers plans urbains.

Revenons au début du XIX^e siècle et aux premières décisions urbaines prises à l'échelle de la ville. La situation urbaine de la ville de Macao au début de cette période n'est pas très différente de la ville du XVI^e siècle. Les constructions se font spontanément autour des monuments les plus importants qui servent de références spatiales : église, couvents, monuments publics, édifices militaires... Les seules différences notables se notent dans le type de matériaux employés (passage d'une construction en matériaux périssables à une construction en matériaux pérennes) et dans les différences stylistiques les siècles passants. À partir du milieu du XIX^e siècle, la ville commence les principaux travaux, afin de transformer la ville médiévale en ville moderne, suivant les directives et les normes appliquées dans la métropole portugaise. En résulte une série de travaux publics sur un siècle focalisé sur la création d'infrastructures d'assainissements de la ville, une normalisation des bâtiments et des rues, une amélioration des bâtiments dédiés au commerce et à l'exportation (port, voirie, magasin...) ainsi qu'une politique d'embellissement de la ville. Ces politiques urbaines s'inscrivent dans un temps où le progrès et l'innovation technique sont au cœur des réflexions. Il n'est d'ailleurs pas étonnant que l'urbanisme émerge à cette période comme une science au service du bien-être de la population, tout en assumant une dimension de contrôle de celle-ci.⁹⁴

⁹³ CODY, Jeffrey, « Cutting Fabric – Macau's San Ma Lo (Avenida Almeida Ribeiro, 1910 – 1922) », *Dialogue, Architecture + Design + Culture*, n°30, 1999.

⁹⁴ Cette idée est défendue par Paul Ranibow dans l'introduction de son livre : *French Modern : Norms and forms of the social environment*.

Ainsi à Macao comme ailleurs, les autorités s'emparent des problèmes liés à l'espace et l'aménagement afin d'employer de nouvelles politiques et d'organiser l'espace sino-portugais. Le processus de modification de la ville s'amorce en 1869 avec la création d'une délégation locale, liée au Service des Travaux Publics⁹⁵ dont le premier objectif d'augmenter le territoire de Macao pour des questions de concentration de population dans certains quartiers et de prendre réellement possession des îles avoisinantes. Ce sont bien souvent les gouverneurs qui dirigent directement le service et lorsque ce n'est pas le cas (nomination d'un directeur des travaux publics), il s'agit de continuer dans la même lignée puisque gouverneurs ou directeurs sont issus des bancs de l'ingénierie militaire à la fin du XIXe siècle. Il s'agit donc dans un premier temps de prendre réellement possession de Macao et des zones qui l'environnent afin d'asseoir une certaine souveraineté portugaise, au regard de la politique urbanistique utilisé à Hong-Kong par les anglais. Cette politique repose notamment sur l'installation de plus de portugais dans les îles avoisinantes surtout sur la création de terre-pleins permettant d'agrandir la surface habitable au sol ; les portugais n'ayant pas les moyens ni vraiment d'avantages à conquérir des territoires chinois continentaux. Cette politique d'urbanisation est pensée et publiée dès 1880 par le gouvernement (Décret du 31 Décembre 1864) imposant un plan général de la ville qui mettra près de cent ans à se réaliser dans son intégralité⁹⁶. Plusieurs travaux ayant été réalisés sur ce sujet, nous n'aborderons que les quelques étapes essentielles à la compréhension de notre sujet. En premier lieu, il faut comprendre que la construction de notre avenue s'inscrit dans deux grands ensembles de travaux fixés par la ville.

Le premier projet s'inscrit dans une volonté de réorganiser la ville afin de limiter les dangers, les épidémies et les incendies. Pour cela, plusieurs projets de destruction et reconstruction de quartiers entiers sont programmés et réalisés entre 1885 et 1910 : Sákong et Sankiu, le quartier de Horta da Mitra, Long-Tin-Chin, Seac-Lu-Tau, Tap-Seac, S.Miguel, Volung et S.Lázaro. La création de l'avenue Almeida Ribeiro intervient à la fin de ce programme hygiéniste, lors de la destruction du « Bazar Chînês ». ⁹⁷

⁹⁵ PROENÇA DOS SANTOS BARREIROS, Sérgio, *Urbanismo colonial nas províncias orientais: continuidade e ruptura dos planos urbanísticos no Estado da Índia, Macau e Timor, 1934 – 1974*, Lisbonne, Université technique de Lisbonne, 2007, p.103.

⁹⁶ Le détails de ces mesures est expliqué et analysé dans les deux articles de José Da Conceição Afonso :, « A Revolução Verde de Macau (século XIX – década 80) », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.171-205 et « Macau: uma experiência de urbanismo estratégico e higienista dos finais do século XIX aos começos do século XX », *Revista de Cultura de Macau*, Série II, n°38/39, 1998, p.221-248.

La liste des lignes directives du projet sont cités dans le décret n.2 du bulletin officiel du 5 Janvier 1918.

⁹⁷ CONCEIÇÃO AFONSO (DA), José, « Macau: uma experiência de urbanismo estratégico e higienista dos finais do século XIX aos começos do século XX », *Revista de Cultura de Macau*, Série II, n°38/39, 1998, p. 232.

Le second projet, dans lequel la création de l'avenue a une place prépondérante, est celui de la reconstruction du port extérieur de la ville. Ce port existant depuis le début de l'occupation portugaise se révèle être inadapté face au nouveau port de Hong-Kong. De plus, le rapport de Demétrio Cinatti, Capitaines des Ports du territoire de Macao entre 1878 et 1885, diagnostique un envasement au niveau du port et propose un projet d'amélioration des infrastructures portuaires dès 1881. Ce projet ne sera appliqué, revisité et terminé qu'après la mort de son auteur de 1922 à 1935.⁹⁸

Pour comprendre l'évolution de la ville, partons d'une étude de cartes permettant de visualiser ces modifications. La carte n.1, se trouvant dans les annexes⁹⁹, est une carte générale de la ville en 1912 avant la mise en place de travaux d'agrandissement de la ville. Elle a pour avantage de situer visuellement les difficultés rencontrées dans la ville. En effet, au simple regard de cette carte il apparaît clairement que le réseau de voirie est ancien et confus. La ville s'étend dans la partie basse de la presqu'île avec peu d'occupation territoriale au Nord. Les cartes n.2 et n.3 proviennent, elles, du dossier de travaux publics engagés au niveau du port de Macao et nous fournissent, en plus d'une vision générale de la ville, une vue sur les travaux d'agrandissement du port et de mise en place de terre-plein au niveau des îles de Taipa, Coloane et l'Ilha Verde.

C'est au cœur de ce processus que l'avenue Almeida Ribeiro est pensée à partir de 1908 et bâtie à partir de 1914.

b) Destruction d'un « quartier insalubre » ?

Bien que le contexte général soit posé, nous devons nous interroger sur les véritables raisons de l'intervention des autorités pour modifier ce quartier en plein cœur de la ville. Lorsque l'on s'interroge sur les quartiers détruits précédemment, il s'agit majoritairement de populations chinoises qui se trouvent délogées. Attardons – nous sur les raisons avancées par les autorités pour justifier la création de cette avenue avant de nous intéresser à sa réalisation.

Intéressons-nous aux conditions de vie à Macao à la fin du XIXe siècle et au début du XX. Pour cela, l'étude des carnets de voyage et des sources est une mine de richesse, car tous les auteurs, originaires de la métropole voire d'autres pays européens ou d'autres colonies¹⁰⁰,

⁹⁸ GRAÇA, Jorge, « Urbanização de Macau e o mapa de Demétrio Cinatti (1881) », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.152.

⁹⁹ Voir Annexes, p.24.

¹⁰⁰ Au-delà des sources étudiées pour ce mémoire, il existe d'autres carnets de voyages relatant la vie à Macao comme celui de Henrique C.R. Lisboa, brésilien, donc les documents n'ont malheureusement pas pu être étudiés.

décrivent sans exception le Bazar Chinois comme lieu par excellence d'exotisme à la chinoise. Ce Bazar, dont le cœur se trouve rue El-Rei, est l'une des rues sur lesquelles fut construite l'avenue Almeida Ribeiro.¹⁰¹ Ses limites s'étendent pourtant bien au-delà de ce noyau puisque le bazar s'étend de la Praia Grande au niveau de la rivière des perles jusqu'au port intérieur et se situe donc en contact direct de la ville chrétienne, comme les nomment les sources. Manuel de Castro Sampaio, un des voyageurs nous ayant laissé son témoignage nous offre une description des habitations du « Bazar Chinês » :

*Les habitations des chins ne sont pas hautes. Les plus élevées en terme de vue à Macao n'excèdent pas deux étages. [...] Aucune maison chinoise n'a suffisamment de ventilation et de lumière. Même les nouvelles, qui, en comparaison avec les anciennes, leur résulte de la comparaison une grande différence en leur faveur, non pour ainsi dire l'air et la lumière qui leur sont nécessaire. Toutes sont divisées et subdivisées. Les chins y vivent accumulés avec des animaux domestiques [...]. Peu sont les compartiments qui ne renferment pas un bon nombre de personnes, mais toujours avec l'attention de conserver les sexes séparés. [...] Il y a toujours un grand manque de propreté et d'hygiène, parce que les chins se joignent parfaitement avec l'immondice.*¹⁰²

Outre une vision très occidentale des chinois et particulièrement critique quant à leur mode de vie, l'auteur nous donne quelques éléments architecturaux sur les habitations dont une description assez similaire est disponible dans le livre de Almerindo Lessa¹⁰³. Ses dires correspondent à ceux d'autres auteurs décrivant le quartier du « Bazar Chinois ». Ainsi les principales raisons de destructions du quartier semblent être les mêmes raisons que celle des quartiers précédents décrit dans l'article de Leonor Diaz de Seabra et Maria Antónia Espanadinha¹⁰⁴ : épidémies de peste, choléra et variole (ayant encore des cas au début du XXe siècle) causant de nombreux morts, absence d'écoulement des eaux et d'égouts, manque d'hygiène, surpopulations, présence d'animaux dans les habitations... C'est donc dans l'idée

VIDEIRA PIRES, Benjamin, « A "Cidade China" há cem anos », *Revista de Cultura de Macau*, n°7 et 8, 1988-1989, p.55.

¹⁰¹ Cette information est lisible sur la plus ancienne des sources de la Série Almeida Ribeiro, datant de 1908 (avant notre période et la construction de l'avenue) et classé dans le dossier traitant des immeubles 124, 126 et 128 de l'Avenue Almeida Ribeiro.

¹⁰² Traduction propre des pages 44 et 45 du livre DE CASTRO SAMPAIO, Manuel, *os Chins de Macau*, Hong Kong, Typographia de Noronha e filhos, 1867. La version originale se trouve dans les annexes (Extraits originaux de sources utilisées), p.9.

¹⁰³ LESSA, Almerindo, *Macau: Ensaios de antropologia portuguesa dos trópicos*, Lisbonne, E.I.-Editora Internacional, 1996.

¹⁰⁴ DIAZ DE SEABRA, Leonore, ESPADINHA, Maria Antónia, « Para uma história das questões de saúde em Macau no século XIX: doenças, epidemias, médicos e doentes », *Revista de Cultura de Macau*, n°25, edição internacional, 2008, p.50-61.

d'éradiquer ces maladies et limiter les risques d'incendies et de typhons récurrent que, dans un contexte d'hygiénisme, serait intervenue cette construction. Toutefois, il est difficile de se contenter de cette explication lorsque l'on sait que cela intervient au début du XXe siècle, dans une volonté de restructuration de la ville afin d'augmenter le commerce, le transport entre le port intérieur et le port extérieur.

Ces doutes de véracité de discours politiques sont fondés sur analyse plus poussée des sources, en particulier celle des expropriations et celles des expulsions des habitants du quartier. En effet, bien que les propriétaires soient indemnisés pour les bâtiments détruits, aucune référence n'est faite de la population qui y résidait. Une expulsion pure et simple est souvent la réalité des faits, reléguant les populations pauvres, comme pourraient le supposer les descriptions précédentes, à des zones en périphéries de la ville. En soi, bien qu'une véritable recherche de sécurité sanitaire soit en jeu, on peut se demander si les raisons premières à ces transformations ne seraient pas le résultat d'enjeux économiques.

c) Le projet « Almeida Ribeiro »

Revenons à notre avenue et la mise en place de ce projet. Avant la réalisation de l'avenue, un projet de préconstruction est mené afin de définir le tracé de l'avenue et les destructions de bâtiment à réaliser. Ce projet nous est intégralement connu puisqu'il est conservé dans les archives de la ville. Ce projet, monté en 1903 par le directeur général des travaux publics, suite à une étude menée par la commission sanitaire de la ville¹⁰⁵, présente un dossier divisé en quatre chapitres. Le premier est une présentation des études menées, ces conclusions visant à améliorer le quartier du Bazar et relier le palais du gouverneur, situé au niveau de la Praia Grande, au quartier du Leal Senado, mais aussi permettre un accès facilité entre le port intérieur, le port extérieur et le centre commercial chinois se trouvant au niveau du Bazar chinois (ce qui est d'ailleurs toujours le cas). Pour cela, la commission dresse une liste de rues à remanier ou à détruire pour permettre cette construction, demandant l'accord du gouverneur pour la réalisation du projet. La seconde partie du document concentre une étude approximative du budget nécessaire pour cette réalisation puis le troisième chapitre dresse la liste des propriétaires à exproprier. Enfin, la dernière partie de ce projet se constitue de deux plans présentant les modifications projetées. Ces deux plans sont aussi conservés dans le département de cartographies et se trouvent en annexes.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Cette commission est présentée dans les sources sous le nom de « Comissão Administrativa das Obras de Saneamento do Bazar Chinez ».

¹⁰⁶ Carte n.7 et n. 8. La carte n.9 des annexes est une reproduction de la carte n.8, présentant le tracé de l'avenue, p.31-33.



Ainsi le tracé de l'avenue se fait au niveau des rues suivantes : Travessa dos Tinteiros, Rua dos Mercadores, Beco do Laurenço, Beco do Barbeiro, Rua do Mastro, Rua do Matapau, Traversa da Cordaria, Rua Nova d' El-Rei, Rua de Guimarães et Rua do Corte Real.¹⁰⁷ Ces rues se trouvent au niveau d'un des « Bazar Chinois. »

Avant de continuer, une note est à insérer afin de bien définir le quartier étudié. En effet, il existe plusieurs quartiers appelés « Bazar Chinois », « Bazar China » ou « Grand Bazar » à Macao. Ces noyaux de population chinoise de concentre essentiellement dans des anciennes zones de population de pêcheurs (Patane, Mong-Ha, Penha et Barra)¹⁰⁸. Ce sont là les foyers historiques de populations chinoises auxquels s'ajoute le quartier de São Domingo, situé à proximité du Largo du Leal Senado, quartier de marchés chinois. Ainsi, le quartier que nous traitons dans ce mémoire et où s'inscrit l'Avenue Almeida Ribeiro correspond à deux quartiers chinois, l'un depuis le XVIIe siècle, le quartier de São Domingo ainsi qu'un quartier plus récent, né au XVIIIe siècle par manque d'espace allant de la Rue de Camilo Pessanha à la Rue de Guimarães, de la Rue de la Felicidade à la Rue das Estalagens.¹⁰⁹

Notre étude porte donc sur la zone appelée « Bazar Chinois », symbolisé sur la carte n.10 en annexe. La construction de l'avenue Almeida Ribeiro est d'abord pensée pour relier le Port intérieur au Leal Senado puis pour relier l'avenue au port extérieur. Mais le

¹⁰⁷ Voir annexes carte n.8 et n. 9, p.32-33.

¹⁰⁸ Voir carte n.10.

¹⁰⁹ Voir la carte n.11. Cette carte est une reconstitution approximative faite à partir des sources. Des modifications de voiries et l'augmentation de la population qui s'installe aux alentours doivent être prise en compte à la suite de 1922. C'est pourquoi, il ne s'agit que d'une carte indicative.

retard dans les expropriations et les disponibilités financières sont que l'avenue se construit en quatre temps.¹¹⁰

Les premiers travaux débutent du Leal Senado – rua Central jusqu'à la Rue dos Mercadores, puis se poursuivent de la Rue dos Mercadores à la Rue do Mastro avant de relier le port intérieur. La construction de la voirie et les principales destructions d'édifices se trouvant dans le Bazar Chinois ont lieu entre 1911 à 1914. La construction des immeubles débute en 1914 jusqu'en 1918 pour la partie se trouvant au nord du Largo do Leal Senado.

Le quatrième temps de la construction débute à partir de 1918. Un ingénieur est mandaté par la métropole pour terminer le projet de relier l'avenue de la Rue Centrale au port extérieur. Bien que l'avenue soit inaugurée en 1918, elle ne sera achevée qu'en 1920. Toutefois, de nouveaux travaux sont projetés dès 1922 en ce qui concerne la mise en place d'un réseau électrique dans cette avenue. Il est intéressant de noter que les délais de réalisation des projets qu'il s'agisse de l'approbation du projet, l'expropriation des immeubles, de la réalisation de l'avenue ou de la mise en place de l'électricité sont toute de longue durée allant de quatre ans à vingt ans.

Suite à cette présentation du contexte historique, géographique et culturel dans lequel s'inscrit la construction de cette avenue et les raisons d'un projet de telle envergure, attardons-nous sur les principaux acteurs ayant participé à la mise en place de ce projet.

II. Un dialogue constant entre la métropole et les macanéens

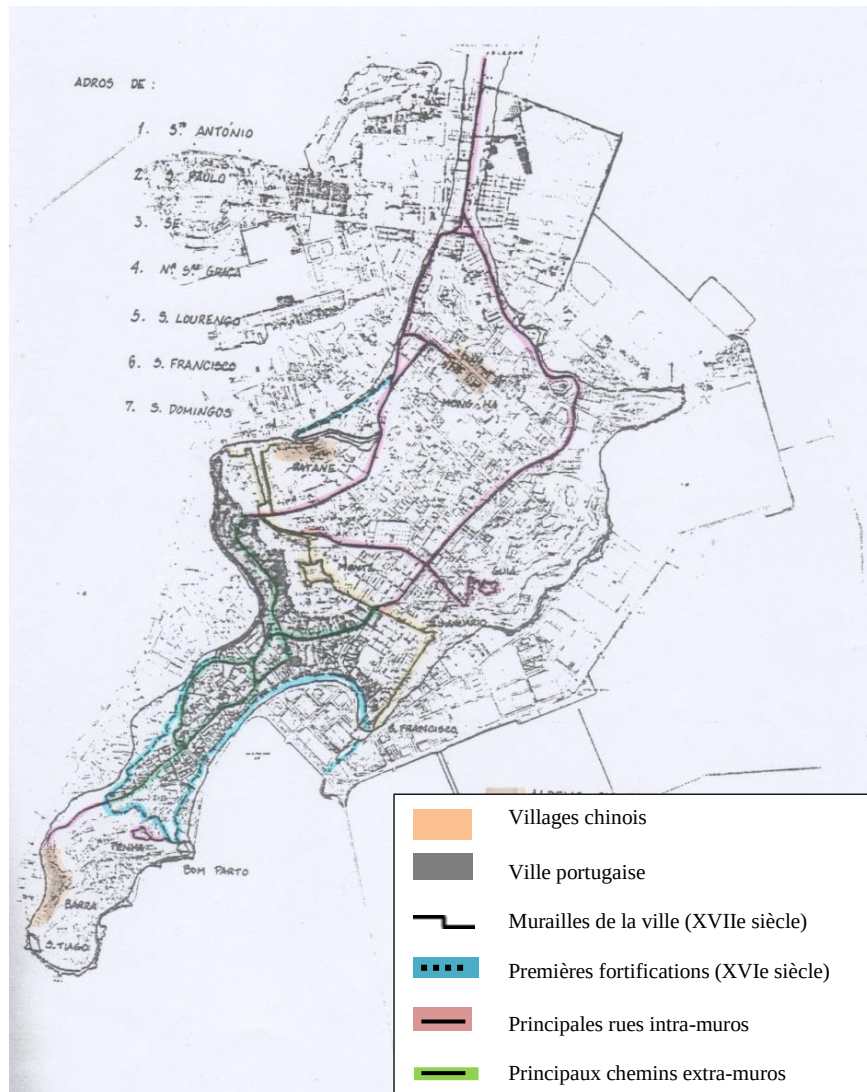
*Les relations entre les villes, loin de présenter l'équilibre d'un état, ne font qu'exprimer un jeu constant de déséquilibres qui met en balance, comparaison, concurrence, des individus urbains d'âge et de structures variés.*¹¹¹

Macao n'échappe pas à cette règle. Bien au contraire, sa situation de ville située politiquement sur deux continents mène les administrateurs locaux à devoir composer avec plusieurs acteurs en présence aux intérêts politiques, économiques, culturels différents, voire divergents. Car, même si ce projet de construction d'une avenue est présenté par le Leal Senado et organisé par la commission de santé publique, ils ne sont pas les seuls sur

¹¹⁰ CODY, Jeffrey, « Cutting Fabric – Macau's San Ma Lo (Avenida Almeida Ribeiro, 1910 – 1922) », *Dialogue, Architecture + Design + Culture*, n°30, 1999, p.55.

¹¹¹ AGULHON, Maurice, *Histoire de la France Urbaine : la ville de l'âge industriel - le Cycle Haussmannien*, T. 4, Paris, Le Point, 1998, p.21.

l'échiquier politique de Macao, ni même les seuls acteurs en matière de construction. Voyons donc qui sont les intervenants dans ce projet de près de vingt ans.



a) Politiques métropolitaines

Pourquoi parler d'une politique métropolitaine en ce qui concerne une avenue construite à Macao en Chine ? Aussi étrange que cela puisse paraître, cela est essentiel. Prenons l'exemple du domaine de la politique de Macao. La ville est dirigée par une assemblée composée des individus les plus influents de la ville (commerçants, intellectuels, militaires...). Toutefois, elle est soumise à l'empire portugais qui de fait, nomme un représentant du chef de l'état portugais (que le pays soit sous une monarchie ou une république). Cet individu, appelé le gouverneur est le chef de l'exécutif en cas de conflit et se doit de diriger la ville avec le Leal Senado.

En ce qui concerne le projet de notre avenue, celle-ci est imaginée et programmée depuis 1903. Bien que le Leal Senado et le gouverneur se soient accordés sur la question et qu'une série de décrets ont été publiés en 1908, dans le but de détruire un important nombre de maisons se trouvant sur l'emplacement de l'avenue, le gouvernement n'a pas les moyens de payer la construction. C'est donc grâce à l'approbation de la métropole et le financement du ministre Artur R. De Almeida Ribeiro que la construction peut débuter. C'est d'ailleurs cet homme politique qui donnera, de son vivant, l'autorisation d'utiliser son nom Almeida Ribeiro, pour renommer la nouvelle avenue en 1913.¹¹² Le plan de ce projet, approuver par la métropole en 1914 est, comme ceux de la plupart des grandes constructions ayant lieu au niveau des colonies, emblématique du pouvoir détenu par la métropole tant dans la prise de décision définitive que dans l'importance des financements (important budget est dédié par la toute nouvelle République Portugaise à ce projet).

Il est intéressant de noter que pour des questions politiques, ce projet de construction acquière un nouveau statut et une nouvelle symbolique. Si jusqu'en 1910, la politique monarchique du Portugal prônait la soumission aux intérêts britanniques¹¹³, celle-ci change avec l'avènement de la République à partir de 1911. La politique est à l'affirmation du nouveau pouvoir, mais aussi à un souci de rendre Macao capable de subvenir à ses besoins. Cette politique de rendre le port extérieur fonctionnel et de relier le port extérieur (exportation vers l'Europe et les colonies) et le port intérieur (dédié au commerce avec la Chine) est emblématique d'un changement de visions politique de la Métropole envers Macao.¹¹⁴

Ainsi l'objectif, outre les problèmes d'insalubrité est une question de représentativité politique. Macao doit redorer son image face à Hong-Kong qui est responsable de la perte de son commerce légal (le commerce de l'opium illégal et du jeu perdurant), mais aussi de sa gloire passée de seule colonie de Chine. Les projets d'aménagement du port extérieur mené dans le même temps ainsi que la présence d'un ingénieur de la métropole à Macao dans le but d'achever l'avenue Almeida Ribeiro au niveau de la Praia Grande, sont la preuve d'une volonté de remise en route de l'économie portuaire de Macao, malgré la concurrence anglaise.

b) Les commerçants de Macao

¹¹² TEIXEIRA, Manuel, *Toponímia de Macau: Ruas com nomes de pessoas*, Vol II, Macao, Instituto Cultural de Macau, 1997, p.425-426.

¹¹³ Cette politique est due à une reconnaissance portugaise de la supériorité militaire anglaise mais aussi à d'anciens accords diplomatiques et matrimoniaux entre les couronnes Anglaise et Portugaise.

¹¹⁴ CONCEIÇÃO AFONSO (DA), José, « Macau: uma experiência de urbanismo estratégico e higienista dos finais do século XIX aos começos do século XX », *Revista de Cultura de Macau*, Série II, n°38/39, 1998, p. 247.

En cela, les autorités métropolitaines et locales sont particulièrement appuyées et sollicitées par la population macanéenne de Macao (portugaise, chinoise ou issue du mélange des cultures). De fait, Macao est historiquement une ville de commerce et le demeure au début du XXe siècle. De nombreux commerçants, voyant la ville de Hong-Kong gagner en puissance et en valeur commerciale sur le plan international, s'inquiètent de l'avenir de Macao. Des travaux de liaisons des ports seraient pour certains une amélioration conséquente en matière de commerce. Le journal *O Macaense* publie, dès 1881, publie un article critique réclament l'amélioration du transport des marchandises entre les deux ports. Voici donc un extrait :

Et le manque de liaisons entre les rues marginales du port intérieur et extérieur. Un convoi large ne peut rouler dans la série de rues et de traverses compliquées qui aujourd'hui donnent un moyen de communication à ces deux points importants, et seule une petite voiture peut transiter, non sans difficulté pour ces rues d'où afflue un mouvement important, principalement à l'arrivée et à la sortie des bateaux à vapeur.

*Une rue, qui partant de la Praia Grande en un point à la source du palais du gouvernement, et qui se poursuit vers l'édifice du Leal Senado, se dirigeait aux quais du port intérieur, satisferait une nécessité urgente, et d'embellissement notable de la ville si une largeur suffisante lui est donnée pour former une avenue large bien arborisée, qui avec le temps deviendrait le centre du commerce macanéen, car les établissements européens prendraient certainement place dans cet espace qui serait entre le Largo do Senado et la Praia Grande, abandonnant les principales boutiques chinoises tout à part de la rue qui s'étendrait à travers le quartier Chinois. *O Macaense*, n 94, 31 Janvier 1884.¹¹⁵*

Cet extrait, écrit bien avant la mise en place du projet montre bien les attentes des commerçants de Macao vis-à-vis des gouvernants et de leurs politiques urbaines. Le projet n'est donc pas uniquement le fruit d'une réflexion des autorités locales, mais répond aussi à des problèmes majeurs rencontrés par les habitants de la ville (insalubrité, mais aussi nécessité d'une nouvelle voirie pour le commerce). L'auteur de cet article, anonyme, pointe les problèmes de circulations et les nécessités sanitaires (création d'un égout), mais aussi les difficultés liées aux expropriations pas toujours menées correctement. Comment ces modifications sont-elles d'ailleurs vécues par les populations chinoises ?

¹¹⁵ L'extrait original se trouve dans les annexes (Extraits originaux de sources utilisées), p.8-9.

c) *L'implication chinoise dans le projet*

Contrairement à ce qui est supposé dans la plupart des mentalités, Macao, bien que portugaise, est une ville dont la majorité de la population est chinoise. Ainsi, au vu des études démographiques menées, il semblerait que la population portugaise ne représente, dès 1910, que 5 % de la population totale.¹¹⁶ Celle-ci se concentre d'ailleurs le quartier européen situé dans partie sud de la Péninsule, au contact avec le port extérieur et la zone de services administratifs de la ville (Rue Centrale à Praia Grande). Ainsi, s'intéresser à la construction de l'avenue Almeida Ribeiro, bien qu'il s'agisse d'une avenue mise en place par des autorités portugaises, est en réalité un ouvrage réalisé par des chinois.

La liste des expropriations montre qu'avant la création de l'avenue, la majorité des monuments de ce quartier (95 %) sont la propriété de Chinois. L'étude des dossiers de demande de licence pour construire de nouveaux bâtiments sur l'avenue démontre que la situation ne change pas. Ce sont les chinois ou les macanéens qui achètent les terrains de l'avenue Almeida Ribeiro et les réinvestissent. Ceux-ci se doivent de respecter les nouvelles normes imposées par le Leal Senado (alignement des rues, unités architecturales au niveau des façades, imposition d'un système d'égouts nécessitant parfois plusieurs travaux...).

Ces dispositions sont prises et publiées dans les Bulletins officiels, rendus publics. De plus, une traduction est envoyée à l'autorité chinoise de Macao. Car bien que la ville soit sous domination portugaise, un représentant de l'Empire Chinois réside à Macao. Nommé le « Mandarin » dans les documents officiels, celui-ci a pour rôle de contrôler la population chinoise de la ville. C'est à lui que revient le devoir de traduire et de faire connaître en chinois les décisions prises par le Leal Senado.

Un autre élément démontre ce contexte constant de biculturalisme de Macao. Il s'agit du nom donné à l'avenue Almeida Ribeiro. Cette avenue, outre son nom portugais, reçoit aussi un nom chinois. Celui-ci témoigne clairement dans les esprits chinois de l'avancée technique et de l'importance de l'avenue en ce qui concerne le commerce. Cette rue, nommée San Ma Lo (新馬路), dénomination qui existe toujours dans le langage actuel, signifie « Nouvelle Rue » ou, plus littéralement « Nouvelles routes pour les chevaux »¹¹⁷, mettant en lumière la largeur de la nouvelle avenue permettant le transport de véhicules et de chariots pour le commerce.

¹¹⁶ SIT, Victor F.S, *Macao ao longo de 500 anos, como surgiu e evoluiu uma cidade chinesa atípica*, Hong Kong, Silkroad Press, 2013, p. 125-128.

¹¹⁷ TEIXEIRA, Manuel, *Toponímia de Macau: Ruas com nomes de pessoas*, Vol II, Macao, Instituto Cultural de Macau, 1997, p.427.

On peut donc constater que cette avenue, si souvent présentée comme une avenue typiquement portugaise à Macao n'a de portugais que les styles architecturaux utilisés et le projet d'origine, car combien même l'avenue a été construite sous la domination portugaise et réponde à des critères d'esthétiques de l'élite portugaise locale, elle n'en reste pas moins l'œuvre d'investisseurs chinois, possédant les moyens de construire un édifice, ainsi que l'œuvre des ouvriers chinois employés sur les chantiers.

B. DU PROJET À SA CONCRÉTISATION

La construction est la rencontre d'une conception et d'une réalisation. De fait, il s'agit d'une science qui répond avant tout à un besoin (résoudre des problèmes liés à des installations précédentes inadaptées, construire un bâtiment de nécessité immédiate). À cet élément premier s'ajoute d'autres critères essentiels au bâti : la question des ressources financières disponibles, les matériaux adéquats à utiliser et un souci d'esthétisme correspondant au lieu et à l'environnement où sera construit le bâtiment. Ces quelques lignes s'appliquent aussi bien à un monument qu'à une habitation ou à une avenue. Elles permettent de prendre en compte la marche à suivre et surtout introduit les chemins de pensées employés dans cette étude, se concentrant tant sur la conception de l'avenue Almeida Ribeiro que sur sa construction et les difficultés rencontrées. La dimension d'usage des lieux et l'adaptation des constructions d'une culture à une autre sont aussi une partie importante de ce travail, étant donné le contexte biculturel de Macao.

Suivre la construction de l'avenue Almeida Ribeiro ou San Ma Lo est l'occasion de sortir des sentiers battus et de dépasser le projet généraliste proposée au Leal Senado de manière à voir la réalité du terrain et de réalisation au cas par cas des immeubles construits. De la conception d'un édifice à sa réalisation, les étapes sont nombreuses tant en ce qui concerne le projet, le terrain que le processus de validation. Cette partie sera essentiellement construite autour de l'étude des sources principales issues du Fonds Direction des Services de Sols, Travaux publics et Transports, Section Département d'Urbanisation, Série Avenue Almeida Ribeiro.

I. Du point de vue de l'entrepreneur et de l'architecte

a) *Le rôle de l'architecte*

Avant d'entreprendre une quelconque construction et quelques soit l'édifice envisagé, un projet de conception est nécessaire. Si ce processus est commun à tout type de construction, ses modalités changent selon le lieu de construction et l'administration en présence. Macao possède la spécificité d'être une ville entre la Chine et le Portugal, donnant d'un point de vue de la construction une mixité des styles et des techniques utilisés.

Contrairement à ce qui peut être imaginé, l'architecte n'a pas un rôle prépondérant dans la construction d'un projet pendant la période que nous étudions. On parle d'ailleurs d'architecture anonyme pour définir la période architecturale précédant les années 1950 à Macao. Pourquoi donc ? La personne responsable des travaux et ayant tout pouvoir est l'entrepreneur. Celui-ci a le rôle de diriger les travaux, monter le projet de conception du dossier. Les rôles sont définis : d'une part, l'architecte dessine les plans des édifices, une entreprise d'ingénierie civile (dont certaines acquièrent une véritable renommée pendant la période étudiée) dresse les mémoires descriptifs : calcule des dimensions des pièces à utiliser, descriptions des travaux, descriptions des matériaux... L'entrepreneur coordonne le dossier et s'occupe du travail de réalisation sur le terrain. C'est d'ailleurs son nom qui apparaît dans la plupart des documents officiels présentés au Leal Senado.

La période que nous étudions est particulièrement intéressante en matière d'étude des documents techniques utilisés puisqu'une normalisation intervient. Si les premiers tracés architecturaux se limitent à des croquis assez simples architecturaux, au cours de la période, ceux-ci se complexifient et se normalisent.

b) La construction de l'avenue : étapes de réalisation

La première partie de notre étude 1914 à 1920 est le temps des grandes constructions. Celles des édifices dans leurs intégralités. Les planches d'architectures sont souvent les seuls documents techniques présents dans les édifices puisque l'administration se limitait bien souvent alors à la validation du projet par la commission sanitaire de la ville.

À partir des années 1920, une réglementation bien plus minutieuse est mise en place. L'une des raisons de ces changements pourrait être la prise de conscience du manque de contrôle de certains monuments. En effet, un cas d'écroulement d'immeuble a lieu en 1917 dans l'avenue Almeida Ribeiro¹¹⁸, les causes n'étant pas connues. La mort avérée de plusieurs individus ainsi que l'évolution en matière d'ingénierie pourrait être à l'origine d'un contrôle accru des normes et des réglementations. C'est pourquoi, à partir de 1923, les planches

¹¹⁸ MO/AH/AC/SA/01/05888 : *Desabamento do prédio n.º 24 da Avenida Almeida Ribeiro, de que resultou a morte de duas mulheres chinesas e ferimentos em sete outras pessoas. Ordem do Governo para o director das Obras Públicas mandar proceder, segundo a lei, com vista ao apuramento de responsabilidades* – 1917, p.1-16.

d'architectures doivent être accompagnées de mémoires descriptives détaillant le projet, les dimensions, les techniques employées, les calculs concernant les canalisations... Les planches d'architectures sont quant à elles beaucoup plus détaillées en matière de détail technique. Il faut dire aussi que la plupart des travaux effectués à partir de 1920 sont des travaux d'amélioration, de mise aux normes des canalisations (égouts), ou des modifications esthétiques des monuments, qui se prêtent beaucoup plus au détail qu'à un plan d'ensemble. Un certain nombre de croquis sont d'ailleurs obligatoires : un plan au sol indiquant l'emplacement de l'édifice dans l'avenue, un plan au sol des bâtiments lorsque des modifications internes à l'édifice sont nécessaires, des plans de coupe des façades principales et secondaires si nécessaire... Il s'agit là d'une liste non exhaustive puisque selon les situations certains plans adjacents sont nécessaires. Malheureusement, pour des questions de droits de reproduction et des droits d'auteurs, il n'a pas été possible d'intégrer les plans architecturaux dans ce mémoire. Toutefois, la visualisation de ces planches est accessible sur le site internet des Centres d'archives historique de Macao.¹¹⁹

À ces contrôles techniques s'ajoute un contrôle des entrepreneurs qui doivent s'enregistrer auprès des autorités pour pouvoir entreprendre les travaux. La majorité de ces entrepreneurs étant chinois, leur déclaration est rédigée par un secrétaire et leur nom traduit à partir de leur signature, résultant parfois à l'enregistrement de deux entrepreneurs sous deux noms différents alors qu'il s'agit du même individu à la lecture de la signature chinoise. Les études d'ingénierie sont pour des raisons de langues majoritairement faites par des entreprises portugaises dans la plus célèbre est celle de João Canavarro Nolasco.

Attardons-nous maintenant sur les institutions responsables de la validation et de la construction d'un projet d'édification ou de modification d'un immeuble.

II. Dans les méandres de l'administration

a) Processus de demande d'une licence de construction

L'assemblage d'un projet de construction est le résultat de collaboration entre l'entrepreneur, responsable du chantier, le propriétaire payant les travaux, l'équipe d'ingénieurs civils vérifiant les dimensions et l'architecte créant les plans architecturaux.

¹¹⁹ Les dossiers d'architectures sont digitalisée et disponible à la consultation sur ce site du Centre d'Archive Historique de Macao : <http://www.archives.gov.mo/webas/Default.aspx?parentID=3>.

Toutefois, ces projets n'ont aucune application sans une validation de la part des différentes institutions administratives du Leal Senado.

De fait, faire un dépôt de demande de licence et attendre l'accord des autorités prend du temps. Il faut d'abord constituer le dossier. Certains documents sont invariablement dans tous les dossiers de 1915 à 1945.

Tout dossier doit être présenté une lettre de demande officielle, rédigée sur un papier de couleur bleue spécifique fournie par l'administration (inscription en transparence validant la fiabilité du document), adressée au Directeur des travaux publics. Très peu de lettres sont rédigées par des Portugais, c'est pourquoi la majorité des lettres sont des traductions de requêtes de la part de propriétaires chinois. Associé à la lettre se trouve le dossier lui-même, composé des plans d'architectures du monument à construire ou des travaux à réaliser. Viennent ensuite les papiers ajoutés au dossier par l'administration à savoir un numéro de dossier et le numéro de l'immeuble dont il est question. Vient ensuite une lettre de transfert du dossier du Directeur Ingénieur des Travaux publics à la commission sanitaire¹²⁰ de la Ville. Celle-ci constituée de médecins, d'ingénieurs civils et d'hommes politiques (dont le président du Leal Senado) chargés de vérifier le contenu des dossiers et leurs correspondances avec les normes érigées par le Leal Senado. Si le dossier correspond aux normes, l'autorisation est apposée en rouge sur la lettre de demande. Si le dossier est refusé ou doit être modifié, les commentaires sont apposés aux dos de cette même lettre bleue. Un refus ou des demandes d'ajustement requièrent parfois la création d'un nouveau dossier, suivant le même processus. À la suite de quoi, le dossier est renvoyé, accompagné d'une copie de la session tenue par la commission sanitaire et des décisions prises, ainsi que d'une lettre adressée au Directeur des Travaux publics.

b) Évolutions du processus administratif

À ces documents s'ajoutent des variantes avec le temps, compliquant les procédures et multipliant l'intervention de nouveaux acteurs administratifs. Si entre 1915 et 1922, les dossiers sont tous similaires, une importante réforme administrative a lieu en l'année 1923, compliquant les démarches. À partir de cette date sont introduites plusieurs nouveautés. La première visible dès la lettre de demande est l'apparition de timbres. En effet, chaque lettre de demande doit s'acquitter du paiement de taxes symbolisées de 1915 à 1922 par des tampons.

¹²⁰ À l'origine créer pour les travaux d'hygiène publics de la ville, cette commission se maintient présente sur toute la période bien qu'elle change plusieurs fois de dénominations dans les sources étudiées : commission du Bazar Chinois, Commission sanitaire, Commission pour la construction de la nouvelle avenue....

Ceux-ci seront remplacés par des timbres à partir de 1923. À cette nouveauté s'ajoute l'obligation de joindre dans le dossier, une déclaration du nom de l'entrepreneur sur un papier bleu (identique à celui de la demande de projet) et un mémoire descriptifs des travaux à réaliser et des matériaux utilisés. Dans certains cas, des études d'ingénieries et un descriptif de plusieurs pièces de tuyauterie sont ajoutés lorsqu'il est question de travaux de canalisations.

Un autre type de documentation est aussi ajoutée à partir de 1923, traitant non plus du processus de demande, mais de la réalisation elle-même. En effet, à partir de 1923 apparaissent les premières licences accordées sur un document séparé. Avec celui-ci se trouve une sorte de cahier de charge de visite de chantier, relatant les difficultés rencontrées lors de la construction, des demandes de modifications, mais aussi parfois l'arrêt temporaire de certains travaux ne respectant pas les normes définies dans leurs dossiers. En dernier se trouve la déclaration de fin de travaux du représentant de la zone fiscale où se trouve l'édifice construit ou modifier. C'est à partir de ces documents, des sources iconographiques et des sources de terrains que nous allons pouvoir aborder le travail de chantier.

Mais auparavant, une note s'impose sur les dossiers d'archives étudiés. Une partie de ces dossiers ne sont malheureusement pas complets dû à des pertes de documents lors de transfert d'un centre d'archives à l'autre, mais aussi aux conditions de confidentialité qui s'applique toujours sur une partie des documents qui ne sont donc pas disponibles à la lecture.

III. Le Travail de chantier

*Dos Fracos não reza a História.*¹²¹

Bien des livres parlent d'architectures, de style, d'architectes et de monuments. Mais, de fait, peu consacrent une partie de leur présentation à la main d'œuvre, à la réalité des chantiers de construction et à leur quotidien. Pourtant, sans cette main d'œuvre, nulle construction de ces « œuvres d'art » que sont les immeubles, les maisons, les monuments historiques... C'est pourquoi, bien que peu d'informations soient disponibles sur les chantiers de l'Avenue Almeida Ribeiro et sur Macao, nous parlerons de ces hommes qui n'ont pas fait Histoire par leur nom, mais y ont participé par le témoignage matériel historique qu'ils nous

¹²¹ « Des faibles, l'histoire ne prie pas », (GRACA, Jorge, Urbanização de Macau e o Mapa de Demétrio Cinatti (1881), *Revista de Cultura*, 1998, p155.)

ont laissé. Il s'agit là de comprendre comment d'un dessin technique naît une avenue, fusion de techniques et de savoir-faire entre orient et occident.

a) *Une source technique, le mémoire descriptif de travaux*

Dès les processus de validation, on constate que les projets ne sont pas que la réalisation de portugais. En réalité, bien que l'avenue Almeida Ribeiro soit esthétiquement considérée comme le symbole de la présence coloniale à Macao, elle témoigne d'une œuvre collective. En effet, rares étaient les entrepreneurs d'origine portugaise à Macao.¹²² Les chantiers étaient menés par des entrepreneurs chinois employant une main-d'œuvre locale (chinoise et macanéenne probablement). On peut se demander dans quelle tradition de travaux s'inscrivent donc ces bâtiments, réglementés par une administration portugaise et réalisés par des ouvriers chinois.

Sur ce point, les mémoires descriptifs des travaux sont une source d'informations particulièrement éclairante, car nous prenons connaissance des matériaux, des normes et des techniques utilisées à Macao. Afin d'en connaître le contenu et d'en faire une analyse, il est nécessaire de définir les limites de ces documents. Car ces mémoires descriptifs n'apparaissent dans les dossiers de l'avenue qu'à partir de 1923, date à laquelle on peut attester une nouvelle réglementation des demandes de licences pour la modification des bâtisses.¹²³ Notre étude des travaux de cette avenue s'attachera donc à rendre compte des travaux entrepris dans cette avenue entre 1923 et 1945.

b) *L'usage d'un vocabulaire technique spécifique*

La première constatation qui puisse être réalisée est que ces mémoires sont des documents techniques, utilisant un vocabulaire propre au chantier. Les travaux étant recensés dans les dossiers concernant uniquement les travaux de façade et de transformation majeure des bâtiments, il a été possible de réaliser une liste des principales modifications effectuées dans l'avenue. Pour des questions de compréhension, une traduction du vocabulaire utilisé a été réalisée et insérée en annexe (CD-Rom). Cette traduction n'est pas absolue, car elle reprend des termes, rarement présents dans un dictionnaire. C'est pourquoi, afin d'être le plus

¹²² Il n'est pas possible d'affirmer qu'il n'en existe aucun. Toutefois, tous les projets, dont la déclaration de l'entrepreneur jointe, ont été réalisés par un entrepreneur d'origine chinoise.

¹²³ Les dossiers précédant 1923 sont majoritairement des demandes de construction d'immeuble. À partir de 1923, il n'y a plus de nouvelles constructions mais plutôt des modifications ou une recherche d'ornementation des immeubles.

proche possible du terrain, cette traduction a été réalisée à partir de l'interview d'un entrepreneur du sud du Portugal. Interroger sur le vocabulaire contenu dans ces mémoires de chantier, il est apparu que la majorité du vocabulaire est encore utilisé au Portugal. Toutefois, certains mots ne sont pas très courants, d'autres peuvent avoir un sens différent¹²⁴. Néanmoins, pour pouvoir suivre les principaux travaux effectués par les ouvriers à Macao, cette étape de traduction est essentielle.

c) *Complexe technique¹²⁵ et systèmes de pensée*

Nous allons maintenant nous intéresser au contenu même de ces mémoires. Il transparaît clairement dès la lecture des mémoires que les matériaux utilisés sont majoritairement de provenance locale. Les matières premières les plus utilisées, le bois et la brique sont probablement acheminés de la Chine Mainland à Macao. En effet, les différents types de bois possèdent des dénominations chinoises (« Madeira Sang Cheong », « Madeira Teca », « Madeira Chau »). De plus, les ciments, les enduits et les plâtres utilisés sur les chantiers contiennent des éléments facilement disponibles à Macao, l'enduit le plus répandu étant « l'Argamassa Hydraulica de cimento, cal de ostra e areia ». Cet enduit contient donc du sable et des coques de coquillages, d'accès aisé sur une presqu'île. Pourtant un élément nous permet de tempérer cette vision trop sinocentrée. Il s'agit de l'usage du ciment et surtout celle du béton armé qui s'affirme dans les années 1940. Des éléments historiques attestent de la présence d'une nouvelle cimenterie à Macao sur l'« Ilha verde » (au nord de Macao), tenu par un anglais.¹²⁶ Une production locale était déjà attestée puisque plusieurs types de ciments étaient déjà utilisés dans les constructions antérieures. Mais l'apparition de cette cimenterie permet une analyse plus approfondie. Si les matières premières existent bien à Macao et dans les zones périphériques chinoises, l'apparition du béton armé et d'une architecture l'utilisant est clairement due à un transfert européen la colonie. Cette introduction a un impact sur les mémoires puisque de nombreux immeubles cherchent à se moderniser et remplacent par exemple leur terrasse déjà existante, par une terrasse en béton.

¹²⁴ En effet, le même terme technique peut avoir des sens différents selon les régions. Il n'est donc pas dit que le qu'un terme utilisé à Macao, il y a soixante-dix ans, est exactement le même sens que s'il est utilisé au Portugal aujourd'hui.

¹²⁵ Les termes de complexe technique et de systèmes de pensée sont en réalité des notions développées dans le laboratoire de recherche en Histoire Technique de Paris I – Panthéon Sorbonne, dirigée par Mme. Garçon. La notion de complexe technique est définie par « l'ensemble des techniques, matériaux, outils nécessaires à la naissance d'un nouvel objet ou d'une nouvelle technique ».

¹²⁶ Le carnet de voyage de Jaime de Inso relate l'installation d'une usine à ciment appartenant à la compagnie anglaise « The Green Island Cement Works » dans l'île Verde, aujourd'hui intégrée à la péninsule par des terre-pleins. DE INSO, Jaime, *Macao: a mais antiga colónia europeia no extremo-orient*, Macao, Tipografia do Orfanato, 1932, p.78.

À cette liste de matériaux s'ajoutent régulièrement des descriptions de matériaux liés à la construction de système d'égouts et de distribution d'eau. En effet, notre étude s'inscrit dans une période d'hygiénisme de la ville. Les différents types de tuyaux nécessaires sont donc recensés ainsi que les études déterminant leurs dimensions et leurs quantités. À ce niveau-là, ce sont les ingénieurs civils qui interviennent et normalisent les canalisations des immeubles, prouvant encore une fois que ces travaux sont une preuve de travail commun et d'adaptation entre les normes portugaises et le travail de terrain chinois. Une photographie prouve bien visuellement ce paradigme. Il s'agit d'une photographie d'un « aindame », c'est-à-dire un échafaudage monté dans l'avenue Almeida Ribeiro au niveau de la façade d'un immeuble d'apparence portugaise. La particularité de cet échafaudage est d'être totalement issue de la tradition chinoise puisque contrairement au Portugal, où ceux-ci sont montés sur des barres en acier, les échafaudages sont en bambou. Cette tradition perdure d'ailleurs encore aujourd'hui.

On s'aperçoit donc que Macao, en matière de conception et de réalisation, ne dépend pas d'un seul système de pensée, mais à la combinaison de deux systèmes de conception asiatique et européenne, résultant sur des constructions mixtes et des techniques mélangeant le meilleur des deux cultures dans le but de rentabiliser le maximum le travail effectué. Ceci n'est possible que grâce à un complexe technique bien pensée puisque les matériaux, les outils sont faciles d'accès, les savoir-faire situés¹²⁷ comme les savoir-faire métropolitains et ceux venant d'autres colonies¹²⁸ sont ancrés depuis plusieurs siècles. En matière d'énergie et de transports, le début de siècle que nous traitons s'inscrit dans ce moment de leur essor (électricité, navigation, création de voiries) qui facilite les améliorations techniques.

d) Vers une hybridation technique ?

Les travaux réalisés sur les édifices sont emblématiques de cette hybridation technique, déjà révélée par les matériaux et les techniques. En effet, l'analyse des plans d'architectures et des mémoires descriptifs de travaux nous permettent de constater que les immeubles sont de façade, de style et d'architecture européenne. L'exemple de l'édifice de la Poste, ou celui du Leal Senado sont deux exemples significatifs du style de l'avenue. Le premier fut construit entièrement sur les ruines d'édifices expropriés alors que l'autre

¹²⁷ Communément appelés savoir-faire locaux.

¹²⁸ Principalement des colonies indiennes Goa, Damão et Diu ainsi que du Brésil.

(existant avant la période dont nous traitons) est emblématique des travaux de modifications et d'embellissement que subissent les autres édifices. La majorité des travaux effectués sont liés à la décoration des bâtiments après 1923 : agrandissement de portes, ouvertures de fenêtres, peintures, modification de l'entrée, création d'un balcon ou d'une véranda... La majorité de ces travaux joue sur la façade des monuments, d'où la demande d'une autorisation. Quant à ce qui concerne l'intérieur des bâtiments, peu de choses nous est connu si ce n'est en ce qui concerne les modifications effectuées au rez-de-chaussée. Cette spécificité à l'avenue s'explique par la présence de magasins donnant sur la rue. Ainsi, la modification d'escalier ou la mise en place de vitrine doivent être soumises à l'approbation de la commission. Certains résultats sont assez impressionnants comme la présence de plaques de signalisation de magasin chinois sur la façade d'un immeuble de style portugais. Dans certains rez-de-chaussée, on peut observer la construction de mezzanine pour agrandir l'espace de vente. Ceux-ci sont dénommés sous l'appellation « sobrado-tarimba » ou « coq-chai ». La particularité de ces deux dénominations est qu'elles ne sont pas utilisées au Portugal. En effet, le premier terme « sobrado-tarimba » est utilisé pour définir une mezzanine construite au Brésil, alors que le second terme est une mezzanine de type chinoise. Après quelques recherches, il semblerait que cet élément architectural à la spécificité d'être construit avec la structure de l'immeuble, puisque la moitié du poids repose, comme pour un « sobrado », traditionnel sur les murs porteurs. L'autre moitié reposerait sur une colonne unique.

Ainsi, cette étude nous montre qu'il est possible de dresser une liste des travaux les plus réalisés dans l'avenue. Outre les constructions d'immeubles qui interviennent de 1914 à 1922 s'instaurent trois types de modifications principales : la première concerne la mise aux normes des immeubles en matière de canalisation (égouts, eau courante, construction de salle de bain), des travaux de modification de façades (agrandissement de portes, fenêtres, peinture, création de balcons...) et enfin les travaux menés au niveau des rez-de-chaussée, concernant les magasins et les commerces de l'avenue (création de mezzanine, modification de l'entrée des escaliers, montage de vitrines et de présentoirs...). À la suite de cette vision générale des travaux de chantiers, nous nous intéresserons à l'espace qu'est l'avenue, lieu de commerce et lieu de sociabilité.

C. LA RELATION ENTRE L'ESPACE ET LA CULTURE

L'espace est une surface destinée à un usage particulier. S'intéresser à une avenue et sa construction, c'est se projeter dans le passé et essayer de restituer un univers qui n'existe plus. Car bien que l'avenue Almeida Ribeiro / San Ma Lo existe toujours, elle ne sera jamais plus celle qu'elle était en 1915 ou en 1945, lorsque la ville était une colonie portugaise en Asie. C'est pourquoi, à travers l'étude de photographies et des sources, il a été décidé de restituer dans la mesure du possible, la vie et le quotidien des habitants prenant pour base cette avenue. Le choix d'une avenue, lieu de passage, de commerce et de mouvement n'est pas anodin puisqu'il s'agit d'un lieu au cœur de la ville et de sa vie sociale. Cette approche, clairement historique et sociologique permet de mener cette étude sur des terrains plus actuels tels que le patrimoine et l'identité de la ville, lieu de mixité et d'hybridation, de traditions et de modernité.

Macao est une ville qui concentre les paradigmes. Ni vraiment chinoise, ni vraiment portugaise, elle est depuis plusieurs siècles une interrogation. Choisir d'étudier une avenue s'est choisir de s'intéresser à un lieu de passage, un lieu de mélange, de changement et d'évolution. Un lieu où l'action humaine a toujours cours, où rien ne se fige. C'est choisir aussi de suivre au quotidien les modifications à petite et à grande échelle.

I. L'Avenue, un espace d'innovation technique et de publicité

Depuis sa création, l'avenue cristallise une image de marque dans les mentalités macanéennes. Présentée comme la nouvelle avenue commerciale, l'avenue Almeida Ribeiro devient très rapidement le symbole de la ville. Car, si l'objectif est avant tout de faciliter le commerce et le transport au sein de la ville, l'avenue devient aussi le champ d'expérimentation de nouvelles techniques destinées à revaloriser Macao et redorer son image, ternie par un déclin de son prestige en faveur de son voisin Hong-Kong. Des innovations apparaissent progressivement, certaines menées par les pouvoirs publics, d'autres résultants de la pratique privée.

a) Hygiénisme et innovations techniques.

Les premiers changements techniques interviennent en matière d'hygiène. Il s'agit avant tout de trouver des solutions afin de lutter contre les épidémies. Que ce soit dans l'avenue Almeida Ribeiro ou dans le reste de la ville, le système d'égouts apparaît au début du XXe siècle. Des sortes de siphons sont installés dans les bouches d'égout afin de faire fuir les

rats et limiter les cas de peste bucolique.¹²⁹ De plus, ce début de siècle est aussi l'occasion d'installer l'eau courante dans les habitations¹³⁰ et de permettre l'arrivée de l'eau à tous les bâtiments, l'eau potable à toutes les fontaines et les puits de la ville. Une entreprise gère l'intégralité de la distribution de l'eau dans la ville et s'assure de la qualité de celle-ci en la traitant. L'eau potable provient de l'eau marine dessalée et purifiée pour être distribuée à la population. À ces installations sanitaires, s'ajoute l'apparition de l'électricité¹³¹ dans la ville, dont le résultat nous est connu grâce à des photographies prises de l'avenue de nuit.

b) *La naissance d'une architecture d'auteurs*

Outre ces modifications, l'avenue devient aussi le symbole d'architecture et d'art. En effet, il n'est pas rare de rencontrer dans cette avenue des édifices remaniés, datant de périodes distinctes et incarnant des styles architecturaux différents. Car une avenue, quelle qu'elle soit est un espace en constante évolution. Des édifices néoclassiques, Art-Déco ou modernistes se côtoient dans cette même avenue. Ce dernier style est particulièrement privilégié par l'entrepreneur João Canavarro Nolasco, entrepreneur le plus demandé à partir de 1936 à Macao.¹³² C'est aussi avec l'apparition des styles Art-Déco et « moderne » que début les premières architectures d'auteurs, impliquant une reconnaissance et la présence d'architectes célèbres portugais à Macao à partir de 1930.

c) *Des vitrines à la vitrine de la ville*

L'avenue reste cependant caractérisée par une architecture en arcade particulièrement utilisée pour les zones commerciales des villes portugaises¹³³. D'après l'article de Jay Ho Pui Kei¹³⁴, ce modèle de couverture de zone commerciale est aussi une spécificité du Sud et du Sud-Ouest chinois. L'auteur nous informe aussi que ces arcades ont été instaurées à Macao par décision des autorités. Cette information complète celles données par les sources étudiées.

¹²⁹ DIAZ DE SEABRA, Leonore, ESPADINHA, Maria Antónia, « Para uma história das questões de saúde em Macau no século XIX: doenças, epidemias, médicos e doentes », *Revista de Cultura de Macau*, n°25, edição internacional, 2008, p.52.

¹³⁰ MO/AH/AC/SA/01/27254 : *Direcção das Obras Públicas: relatório e parecer da comissão encarregada de elaborar as bases para o abastecimento geral de água a Macau – 1924 — 1924*, p.1-26.

¹³¹ MO/AH/AC/SA/01/27230 : *Correspondência recebida do Leal Senado: electrificação de Macau – 1901-1922*, p.1-264.

¹³² AMARO, Ana Maria, *Das Cabanas de palhas as torres de betão*, Lisbonne, Universidade técnica de Lisboa, 1998, p.83.

¹³³ Pour ne citer qu'un exemple, la place Giraldo, situé en plein centre-ville d'Evora, petite ville du Sud du Portugal, est parcourue d'arcades situées en avancé par rapport aux commerces, afin de protéger les piétons de la pluie.

¹³⁴ PUI KOI, Jay Ho, « The Arch from “Qilou” shop-house in Macau », *Arquitectura Macau*, 2010, p.32 à 35.

Le département des travaux publics et la commission sanitaire de Macao, chargée à l'origine d'appliquer les normes hygiénistes de la ville, se transforment peu à peu en instance de contrôle des constructions, mais aussi de critiques esthétiques. En effet, à l'origine, l'avenue est pensée comme le nouveau centre commercial de la ville reliant le quartier portugais et le quartier chinois installé à proximité du marché chinois. Son but étant de devenir le cœur du commerce mixte. Ainsi, de nombreuses demandes de modification sont liées à l'ouverture de négoce aux rez-de-chaussée des immeubles (pancartes, portes élargies...). Toutefois, l'obtention d'accords pour effectués des travaux devient plus difficile à partir des années 1930¹³⁵. Les autorités publient de nouvelles normes réglementant l'avenue d'un point de vue de l'esthétisme.¹³⁶ L'avenue des vitrines devient elle-même la vitrine de la ville. Plusieurs projets sont refusés, jugés inadaptés à l'image que les autorités veulent donner à cette avenue.¹³⁷

II. L'organisation spatiale

Donner une image positive de Macao à travers cette nouvelle avenue, symbole de modernité et de la culture « portugaise » est un véritable moyen de communication et de publicité. Mais dans les faits, cet espace d'apparence portugais d'un point de vue architectural n'est pas habité que partiellement par les Portugais de Macao. Car si l'avenue semble être une seule structure, elle n'est en réalité qu'un pont entre deux espaces plus anciens : le quartier portugais et le quartier Chinois.

a) Quartiers et occupations spatiales

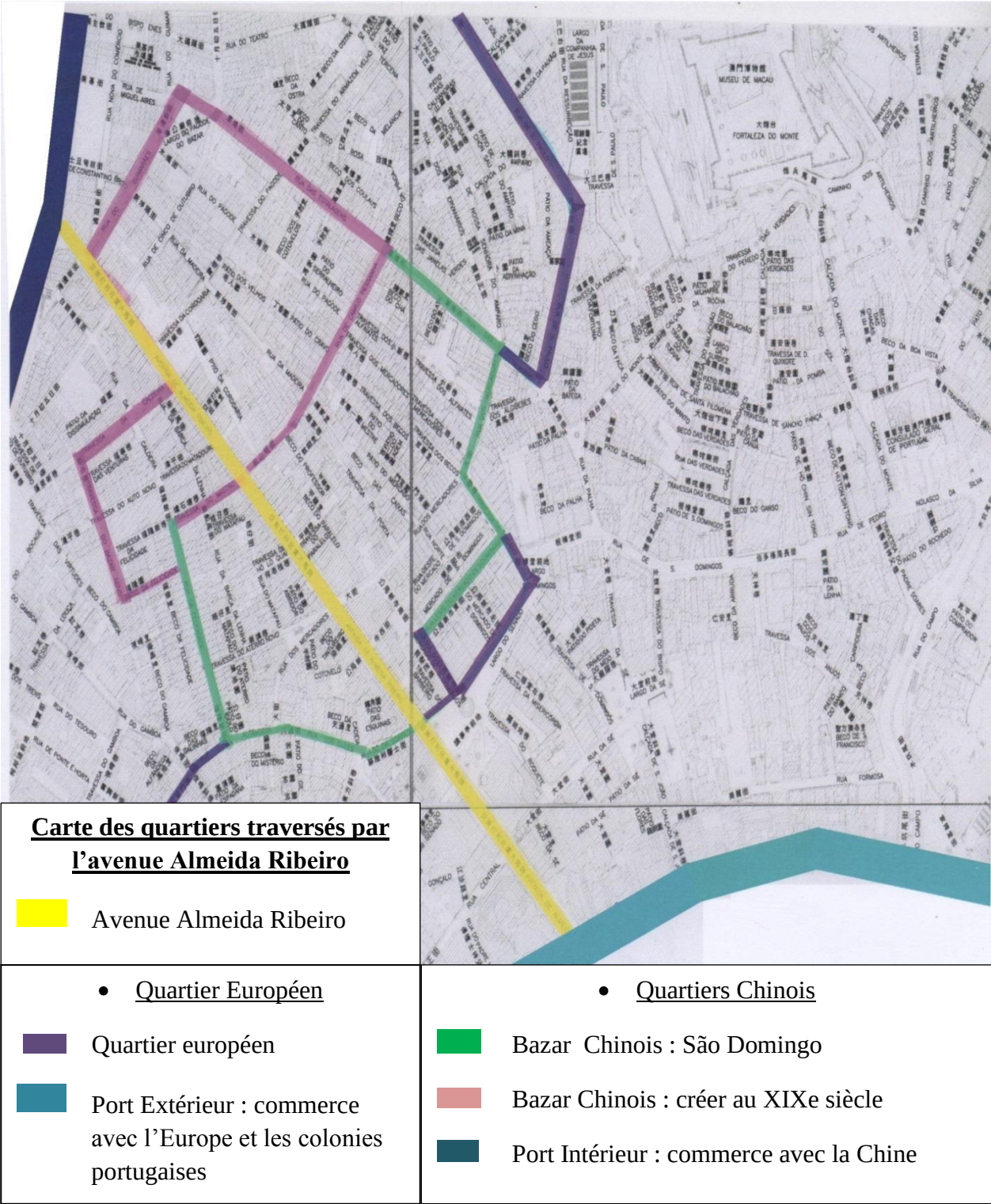
L'étude spatiale de l'avenue met en lumière de nouveaux éléments d'interprétation. Si en largeur l'avenue correspond à un modèle de modernité, avenue large permettant le passage de voiture, de chevaux et même des premières voitures motorisées de Macao, elle maintient lorsqu'on l'étudie en largeur des spécificités plus anciennes. De la Praia Grande au Leal Senado se concentrait (et se concentre encore aujourd'hui) essentiellement les édifices publics représentant la ville : le Leal Senado, la Poste, la Banque Nationale Ultramarine. Ces édifices, modifiés ou construits pendant notre période offrait au visiteur arrivant à Macao par le nouveau port extérieur une vision d'une ville portugaise. Mais, plus celui-ci s'avancait dans

¹³⁵ Cette constatation a été faite à partir de l'étude des dossiers de demande de licence de construction.

¹³⁶ Voir Annexes Source N.1, p.20.

¹³⁷ Voir Annexes, Source N.2, p.20-24.

cette avenue, plus les édifices commerciaux s’adressaient aux populations chinoises, notamment à proximité du marché chinois de São Domingo et du port intérieur. Il est attesté que de la Rue 5 de Outubro au port intérieur cet espace était dédié à la pêche et la vente des produits rapportés par les pêcheurs chinois. Malgré la création de cette avenue, les pôles portugais/chinois perdurent, inscrivant cette nouvelle artère urbaine dans des logiques de quartier préexistantes avant sa construction. On peut donc se poser la question du quotidien et du style de vie de la population résidente dans cette avenue.



La première constatation est que la majorité de la population est, d'après les études démographiques réalisées, d'origine chinoise (macanéenne ou chinoise). Les Portugais s'installent de préférence dans le sud de la presqu'île laissant le nord de la ville au chinois. Or, l'avenue étant pensée comme un lieu de commerce et d'administration, elle n'est en réalité que très peu habitée par les lusophones. Ce sont donc des immeubles de styles portugais qui sont investis par des Chinois. Ceux-ci n'ayant pas la même conception de l'espace qu'un Européen ont certainement réinvesti l'intérieur des bâtiments. Il s'agit là de suppositions qui ne sont pas appuyées par des sources, puisque ces dernières ne retranscrivent que les constructions de natures structurales ou les plans en élévation des façades extérieures. Néanmoins, le travail de Georgia Manuela de Araujo Gomes Da Costa s'inscrit dans le sens de cette hypothèse puisque son étude référence la présence d'une maison « hybride » au 29 rue Do Campo.¹³⁸ Cette résidence, appartenant au chinois Kuo Hong Nin, dont l'extérieur de styles hétéroclites portugais, « occultait totalement un intérieur chinois ». On suppose donc que la plupart des édifices habités par des Chinois ressemblaient à cet exemple. Un croquis de Paiva nous donne la possibilité d'entrevoir à quoi ressemblait un intérieur de maison de chinois ou Macanéens.

b) L'habitat, l'expression d'un multiculturalisme ?

L'observation des photographies réalisée par Lee Yuk-Tin nous donne une vue générale de l'avenue Almeida Ribeiro en 1950. Ayant connu peu de modifications entre 1945 et 1950, l'avenue est donc restée une avenue composée d'immeubles de deux à trois étages, en dehors des quelques hôtels existants déjà et sur lesquels nous reviendrons. Toutefois, l'étude de ces photographies semi-aérienne nous révèle ce que les plans de façade ne nous montrent pas. En premier lieu, toutes les façades sans exception possèdent des panneaux chinois annonçant les différents commerces situés aux rez-de-chaussée des immeubles. D'autre part, la photographie n.7¹³⁹ nous dévoile une série de terrasses et de cours intérieures qui ne sont pas visibles du sol. Une hypothèse posée serait que l'usage de ces cours intérieures et terrasses serait un lieu d'importance puisque plusieurs demandes de travaux concernent ces terrasses. La culture chinoise introduit dans son organisation spatiale des habitations des normes très différentes de celle utilisée en Europe. Outre le Feng Shui qui normalise l'organisation de l'espace, les habitations chinoises, notamment celles du sud de la

¹³⁸ DE ARAUJO GOMES DA COSTA, Georgia Manuela, *Património Cultural de Macau : a reutilização como instrumento de reabilitação*, Lisbonne, Université Technique de Lisbonne, 2005.

¹³⁹ Voir en Annexes, p.40.

Chine¹⁴⁰ se construisent aussi autour de noyaux structurels : les cours et les puits de lumière situés en plein cœur de la maison. Cette cour est un élément structurant autour duquel s'organisent l'habitation et surtout l'ordonnancement des pièces et leur affectation aux membres de la lignée, selon l'importance hiérarchique. Il ne serait pas illogique que les immeubles de style portugais, occupés par des Chinois, reconstituent un modèle d'occupation chinoise dans leur appartement. Ces suppositions s'appuient sur les réflexions menées par Alain Leclerc, anthropologue de la Chine actuelle, qui décompose l'espace d'un appartement à Beijing, démontrant une tradition d'occupation traditionnelle maintenue dans une habitation « moderne ».¹⁴¹ Won Shiu Kwan quant à lui réfléchit aux différences entre l'architecture portugaise et chinoise à Macao et démontre que certains éléments architecturaux chinois sont introduits dans les habitations portugaises.¹⁴² Toutefois, ces articles nous permettent d'avancer des hypothèses qui ne peuvent être prouvées, faute de sources précises détaillant l'intérieur des appartements.¹⁴³

III. Derrière des murs, des vies

Si l'habitat privé, en appartement,¹⁴⁴ nous est peu connu en ce qui concerne Macao, une étude des lieux de sociabilités, nombreux dans cet espace de commerce et de transit, est essentielle afin de comprendre l'histoire sociale de la ville, mais aussi l'évolution connue. Or, il se trouve que l'avenue Almeida Ribeiro est le cœur de cette vie sociale étant le centre de commerce, l'artère principale de passage, mais aussi le principal lieu de divertissement de Macao au XXe siècle.

a) *L'Avenue Almeida Ribeiro, centre commercial de la ville*

Tout d'abord, le centre-ville de Macao est un espace de commerce que ce soit pour la population chinoise avec la présence du marché chinois de São Domingo ou pour le

¹⁴⁰ RODRIGUES COSTA, Maria de Lourdes, *História da Arquitectura em Macau*, Macao, Instituto Cultural, 1997, p.55.

¹⁴¹ LECLERC, Alain, « Recomposition de la tradition dans les espaces familiaux et urbains en Chine », (à paraître), 11 pages.

¹⁴² WONG SHUI, Kwan, « Uma mistura de influências portuguesas e chinesas no património de Macau », *Revista de Cultura de Macau*, n°35/36, Série II, 1998, p.9-75.

¹⁴³ Les sources s'intéressent essentiellement aux façades, aux terrasses et toitures, au partie communes tels que les escaliers et aux magasins. Elles ne nous permettent pas une étude des appartements privés, lesquels ne nécessitent pas d'autorisation de la part du département de Travaux Public de Macao.

¹⁴⁴ L'existence de maison « chinoise » au niveau de l'île de Taipa pourrait permettre une étude de terrains de celles-ci. De plus, l'existence d'un café associatif, proposant des discussions entre anciens habitants de la ville pourrait permettre une étude de leur vécu dans la ville, certains ayant résidés dans ces habitations. Une enquête orale pourrait être réalisée dans le cadre de recherche plus approfondie en sociologie.

commerce européen avec l'ouverture de nombreux petits restaurants. Mais surtout, ce qui est frappant est l'importance de la vie dans les rues de Macao. En effet, les croquis situés en annexes¹⁴⁵ nous montrent la vie des petits vendeurs de rues de Macao. Vendeurs de nourriture en tout genre, ils n'hésitent pas à constituer des espaces de restauration sur la voie publique comme le montrent les photographies de José Catela publiées dans l'article de António Conceição Júnior.¹⁴⁶ Cette perte de repère entre le restaurant et la voie publique montre une autre pensée et une autre manière de voir l'espace par les Chinois. C'est pourquoi penser l'Avenue Almeida Ribeiro comme une vitrine de la ville fait sens puisque l'avenue est, elle-même, en dehors de ses commerces, une représentation de la ville.

A l'origine, les autorités cherchent à contrôler l'image de cette avenue qu'ils veulent présenter comme le symbole de la ville et traquent tout ce qui pourrait entacher sa réputation : réglementent les façades¹⁴⁷, interdisent l'ouverture de magasin de jeux¹⁴⁸, augmente les patrouilles de police afin d'éviter les débordements¹⁴⁹... Ils interviennent aussi lors de querelles entre propriétaires des immeubles de l'avenue Almeida Ribeiro et les gérants des négoces afin de réaliser une avenue à l'image de celles qui se trouvent en Europe.

b) Macao, ville du Vice et du Jeu

Et pourtant, malgré ces volontés politiques, les autorités de Macao ne peuvent lutter ni contre la réputation de la ville et ni passer sous silence les principales sources de revenus de la ville de la fin du XIXe siècle et du début du XXe. Car Macao depuis le XIXe vit grâce aux trafics. Les principales richesses de la ville proviennent bien du commerce, mais principalement de la vente d'opium et le trafic d'êtres humains, les « cules » que l'on appelle aussi les esclaves¹⁵⁰. Pendant la période que nous traitons, l'esclavage disparaît à Macao, mais pas le trafic de l'opium qui perdure un temps légalement puis illégalement, malgré l'interdiction de l'Empire chinois et ce jusque dans les années 30.

¹⁴⁵ Voir le croquis n.1 et n. 4, p.42-43.

¹⁴⁶ CONCEIÇÃO JÚNIOR, António, « Quando o tempo rescende: a obra de José Catela », *Revista de Cultura de Macau*, n°2, edição internacional, 2002, p.96-113.

¹⁴⁷ Note interne décisionnel situé dans l'un des dossiers de demande de permis de construire. Voir annexes, Source N.1, p.20.

¹⁴⁸ MO/AH/AC/SA/01/05896 : *Pedido do exclusivista do jogo "Fantan" em Macau, para lhe ser autorizado o estabelecimento, no Largo de S. Domingos, Largo do Leal Senado e Av. Almeida Ribeiro, de casas daquele jogo* – 1917, p.1-17.

¹⁴⁹ MO/AH/AC/SA/01/06258 : *Medidas adoptadas pelo Comissariado de Polícia, a fim de evitar os desacatos habitualmente praticados pelas praças de Marinha nos bairros chineses e nomeadamente na rua do Bazar e do Bazarinho, locais onde existem maior número de restaurantes e casas de toleradas* – 1917, p.1-13.

¹⁵⁰ SIT, Victor F.S, *Macao ao longo de 500 anos, como surgiu e evoluiu uma cidade chinesa atípica*, Hong Kong, Silkroad Press, 2013.

Mais la création de cette nouvelle avenue permet de remanier l'espace et de faire émerger un nouveau type de commerce, le tourisme. Il ne s'agit pas là d'un tourisme historique comme nous le pensons aujourd'hui, bien que la ville d'architecture portugaise ait déjà ses attraits pour la période. Le tourisme que nous abordons est celui du loisir et du divertissement. Au début du XXe siècle, Macao est souvent considérée comme un lieu de repos pour les commerçants de Hong-Kong. Les marchands britanniques viennent régulièrement (principalement le week-end) passer leur temps libre à Macao. La ville développe donc cette nouvelle source de rendement, autorisant l'ouverture de nouveaux magasins de jeux tels que le « Fatan ». L'un des deux principaux espaces de jeux de Macao est le Bazar chinois avec ses petits restaurants et sa rue de maisons closes « chinoises », si célèbre, la rua da Felicidade. C'est un lieu d'ivrognerie, de querelle de bar, de jeux de rue et séduction. Les « pêi-pá-t'châs »,¹⁵¹ courtisanes et prostituées de Macao sont l'une des principales sources de tourisme de la ville pendant l'entre-deux guerres. L'autre lieu qui se distingue par la présence du jeu, située à deux pas du Bazar chinois est bien sûr l'avenue Almeida Ribeiro. Elle se distingue comme étant le lieu de divertissement à « l'européenne » avec l'apparition des premiers cinémas de la ville¹⁵², par la présence de divers concerts de musique et plusieurs lieux de danse dans de tout nouveaux espaces de sociabilité qui naissent à cette période : les premiers hôtels.

c) Les hôtels de Macao, ancêtres du Casino moderne

Qu'est-ce qu'un hôtel au début du XXe siècle à Macao ? Avant tout, il s'agit d'un lieu de vie où vivent les visiteurs, les marins en escales et une partie des Européens faisant du commerce avec la Chine. C'est aussi un lieu de rassemblement puisque certains des restaurants les plus prisés de la ville se trouvent au sein de ces établissements. En dernier lieu, ce sont des espaces de divertissements : clubs, salles de jeux (billards, jeux d'argent, mais aussi de prostitution).

En soi, les hôtels de Macao du XXe siècle sont les actuels Casinos tant promus par la ville aujourd'hui. Il est intéressant de noter que les plus fameux hôtels de la ville naissent précisément dans l'avenue Almeida Ribeiro. Le plus ancien, l'hôtel Riveira fut inauguré en 1928 et restera dans l'histoire comme l'un des plus prestigieux lieux de Macao, où fut inauguré le premier ascenseur, où s'organisèrent les premiers bals... Le second

¹⁵¹ ANDRADE DE SÁ, Luís, *A História na bagagem: Crónicas dos velhos hotéis de Macau*, Macao, Instituto Cultural, 1989, p.68.

¹⁵² MO/AH/AC/SA/01/14880 : *Pedido feito por Charles Simon Rosselet de uma licença para estabelecer um cinema sonoro "Carlton Theatre" num prédio em construção na Av. Almeida Ribeiro – 1934*, p.1-8.

particulièrement visible sur l'avenue est le Grand Central Hôtel, situé à proximité du Leal Senado et dont l'édifice, bien que modifié existe toujours. Cet hôtel assis sa réputation sur son club de danse, ses concerts de jazz, son bar américain et sa salle de jeu très prisée. Si ces deux hôtels font figure de modernité, ils incarnent aussi une réalité qui existe toujours à Macao, celle d'une ville viciée par les jeux avec ses gagnants jouissant des avantages que procure la ville. Mais aussi ses perdants, mettant en vente leurs biens pour poursuivre leur jeu et peut-être finir riche.

Or, les perdants aux jeux sont tout aussi nombreux hier qu'aujourd'hui ce qui explique la présence de plusieurs plaques chinoises indiquant la présence de prêteurs à gages dans l'avenue Almeida Ribeiro. Situé à mi-chemin de l'avenue, ils se trouvent aux carrefours des grands hôtels européens, mais aussi du Bazar chinois, les deux principaux lieux de débauches et de vices de la ville. L'avenue Almeida Ribeiro, symbole de la grandiose Macao est surtout le témoignage d'une tradition de ville du trafic d'argent, du jeu et de la prostitution, qui n'est pas sans rappeler la ville actuelle.

d) L'avenue Almeida Ribeiro pendant la Seconde Guerre mondiale

Pourtant, on ne peut parler de Macao pendant l'entre-deux guerre sans aborder la question de la Seconde Guerre mondiale. Le choix de la période d'étude de ce mémoire s'ancre dans une volonté de retracer le passé. Or, Macao a la chance d'être le seul espace de toute l'Asie à ne pas avoir réellement connu la Seconde Guerre mondiale. Alors que les conflits entre la Chine, le Japon faisait rage, le gouvernement « do Estado Novo »¹⁵³ portugais se prononça comme étant neutre dans les conflits, tant en Europe qu'en Asie, épargnant ainsi les conflits à la colonie. Toutefois, de 1937 à 1945, la ville vit dans une peur constante d'une invasion japonaise et commerce avec ces derniers afin d'obtenir des vivres.

Cette période 1937 à 1945 est intéressante à traiter au niveau de notre avenue, car si aucun immeuble n'a été construit pour cette période, il n'en est pas de même pour les hôtels.¹⁵⁴ En effet, le dernier des grands hôtels de cette avenue a été dessiné par l'ingénieur civil João Canavarro Nolasco en 1937 et construit par l'entrepreneur le plus fameux de cette période : Tai Man Hou. Cet hôtel, premier gratte-ciel de la ville est clairement construit pour une clientèle chinoise. Avec l'approche des conflits, et surtout l'invasion par les Japonais de

¹⁵³ L'expression "Estado Novo" fait référence à la dictature mis en place au Portugal de 1933 à 1974 par Salazar et ses successeurs. BOTAS, João, *Macao 1937 – 1945 : os anos da Guerra*, Macao, Instituto Internacional de Macau, 2012, p. 75.

¹⁵⁴ ANDRADE DE SÁ, Luís, *A História na bagagem: Crónicas dos velhos hotéis de Macau*, Macao, Instituto Cultural, 1989, p.118.

Hong-Kong, Macao se trouve assailli par les réfugiés qui s'installent en ville. Les conditions de vie deviennent vite insupportables : famine, misère, envahisseurs aux portes et toujours plus de réfugiés. L'omniprésence de la mort est aussi un facteur du quotidien pour les millions de personnes que comptait alors la ville.

L'histoire sur cette période à Macao n'est pas encore très bien documentée puisque plusieurs recherches sont en cours. Néanmoins, les auteurs João Bota¹⁵⁵ et Luís Andrade de Sá¹⁵⁶ nous donnent une première vision de la vie à Macao à cette période. Les hôtels, le Riveira, le Grand Central et le Kuoc Chai sont des lieux qui ont participé à cette histoire, puisque les hôtels ont continué de fonctionner durant la guerre, logeant les réfugiés qui étaient capables de se payer une chambre. Le paradigme est assez particulier puisque dans les hôtels européens (le Grand Central et le Riveira) se côtoyaient amis et ennemis ; portugais, anglais et japonais, sans qu'aucune émeute n'éclate. C'est une Macao à deux réalités qui existait pendant cette guerre, celles des réfugiés pauvres, luttant pour survivre, et celle des réfugiés ayant les moyens de continuer leur vie dans les hôtels, les fêtes et les banquets. L'unique hôtel à faire exception est le Kuoc Chai, toujours considéré comme un repaire de chinois pirates, contrebandiers et voleurs, derniers éléments de l'imaginaire si présent du vice et du crime à Macao.

L'Avenue Almeida Ribeiro cristallise autour de ces édifices une histoire technique, politique, culturelle et sociale particulièrement riche. D'une avenue typiquement portugaise naît un espace construit et revisité dans son usage par la population chinoise. Avec les événements économiques, diplomatiques et politiques extérieurs, la ville et l'avenue deviennent spectatrices des conflits mondiaux tout en étant le théâtre de mélange de nouvelles idées et de nouveaux raisonnements,¹⁵⁷ qui mèneront la colonie à s'affranchir du poids du colonialisme pour s'affirmer comme ville à part entière vis-à-vis de la Chine et du Portugal.

II. D'hier à aujourd'hui : Étude de terrain.

Pourquoi réaliser une étude de terrain alors que les sources permettent une étude approfondie historique de l'avenue Almeida Ribeiro ? Tout d'abord, par curiosité d'observer l'avenue elle-même et de constater sa conservation de nos jours, mais aussi et surtout pour prendre conscience de l'importance du patrimoine colonial dans une ville qui se veut

¹⁵⁵ BOTAS, João, *Macau 1937 – 1945 : os anos da Guerra*, Macao, Instituto Internacional de Macau, 2012.

¹⁵⁶ ANDRADE DE SÁ, Luís, *A História na bagagem: Crónicas dos velhos hotéis de Macau*, Macao, Instituto Cultural, 1989.

¹⁵⁷ Idée défendu par le professeur Xiaohong Xiao-Planes lors de ces cours sur Macao dispensée en novembre 2013 à l'INALCO sous l'intitulé du cours semestriel *Pouvoir et société : Chine, Hong-Kong, Macao, Taiwan*.

résolument moderne, en adéquation avec la politique de la modernisation et du progrès de la Chine.

Or, les principales villes Chinoises dans lesquelles se trouvaient des concessions occidentales comme Tianjin, Shanghai ou même Hong-Kong ont adopté des politiques urbaines de modernisation radicale, à l'image des autres villes chinoises ayant une importance économique dans le pays. Il est d'ailleurs courant d'entendre dire par les résidents de longue date en Chine que leur ville change de visage tous les dix ans. Qu'en est-il de l'avenue Almeida Ribeiro ?

La première constatation est que cette avenue existe toujours à Macao, sans quoi cette recherche n'aurait pas de sens. Mais surtout, il semblerait que cette ville soit toujours un pôle attractif de la ville, d'un point de vue commercial et touristique. Inscrite comme « Ensemble Classifié » dans la liste des ensembles patrimoniaux classés au Patrimoine de l'UNESCO, cette avenue est donc reconnue comme étant un lieu d'intérêt mémoriel et architectural d'importance de la ville.

A. PRESERVATION AVEREE D'EDIFICES PORTUGAIS

La première impression de visite de cette avenue est que malgré de nombreuses modifications autour de cette avenue, celle-ci conserve le même tracé que celui de 1922, sans qu'aucune modification n'ait été apportée. De plus, les principaux monuments historiques qui constituaient déjà le centre-ville pendant l'entre-deux-guerres sont valorisés. En premier lieu, l'édifice du Leal Senado est parfaitement conservé. Aujourd'hui, il ne possède plus une fonction politique comme auparavant, mais continue à avoir une importance civique dans la ville puisqu'il s'agit du centre des affaires civiques de Macao, ayant une responsabilité de représentativité de la population auprès des instances politiques. De plus, le Leal Senado est ouvert aux visites et dispose d'une bibliothèque conservant les livres les plus anciens de la ville, mais aussi d'un centre de conservation des périodiques, des plus anciens aux plus récents. Si la première bibliothèque n'est ouverte que comme lieu de visite, le centre lui est accessible à tout public. Il conserve son intérieur de style portugais, agrémenté lors de célébration de la ville de décorations chinoises.¹⁵⁸ La place du Leal Senado, située en face du Leal Senado est aujourd'hui encore considéré comme le centre-ville de Macao, ce qui explique la présence continue de touristes. Elle incarne encore un pôle commercial principal

¹⁵⁸ Les images illustrant ces visites de terrains se trouvent sur le CD-Rom accompagnant ce mémoire. Ces images n'étant pas toutes analysées, elles servent surtout à permettre au lecteur de visualiser les lieux. Les photographies ayant été analysées dans leur détail se trouvent dans les annexes (Iconographies – Visites de terrains).

de la ville¹⁵⁹. De même, l'édifice de la Poste,¹⁶⁰ construit en 1927, est intact et conserve son rôle de principal centre de courrier de la ville.

Outre ces monuments d'importances, on peut noter la sauvegarde de plusieurs immeubles d'habitations, reconnaissables par leurs styles architecturaux ainsi qu'à leurs couleurs jaunes, bleus, roses et verts. Ces habitations ont toutes subi des modifications, mais certaines restent particulièrement proches des plans architecturaux des archives. Elles conservent cependant leur fonction de commerce, puisque tous les édifices de la rue du Leal Senado au Port Intérieur conservent leurs arcades et leur commerce au Rez-de-chaussée. De plus, l'avenue tout comme le reste de la ville conserve la fameuse « calçada portuguesa », un type de chaussée fait de décoration en petites pierres noires.

D'autres édifices, bien qu'ayant perdu leur attribution, sont encore présents, de par leur importance spatiale, mais aussi par leur souvenir. On peut citer en premier lieu le fameux hôtel Central, devenu le restaurant le Palace, qui continue d'exister au centre de l'avenue. De même, le seul édifice circulaire de l'avenue, situé aux portes du Port Intérieurs conserve la particularité d'avoir encore des petits commerces liés à la pêche¹⁶¹, certains ayant même leurs écriteaux datant du siècle dernier. On peut aussi noter la permanence du fameux hôtel Art-Déco dédié aux visiteurs chinois pendant la Seconde Guerre Mondiale qui perdure dans au bout de l'avenue, malgré un état de dégradation général.

Bien que la plupart des « Casas de Penhores »¹⁶² ont disparu, la ville a conservé un édifice au centre de l'avenue, venant rappeler cette activité encore florissante à Macao. L'édifice classé permet au visiteur de visiter une ancienne maison traditionnelle de prêteurs à gages. Ce type de commerce était principalement tenu par des chinois, il est intéressant de voir que la mémoire portugaise et chinoise est conservée ensemble dans cette avenue.

B. DESTRUCTION D'EDIFICE ET DEGRADATIONS GENERALES LOCALISEES

¹⁵⁹ Il n'est plus le seul aujourd'hui, compte tenue de l'ouverture de plusieurs Casinos possédant leur centre commerciale propre.

¹⁶⁰ MO/AH/AC/SA/01/11406 : *Pedido de expropriação de um terreno sito junto à Avenida Almeida Ribeiro (local destinado, pelas autoridades, à Estação dos Correios)* – 1927, p1-6.

¹⁶¹ La présence de ce type de commerce entre 1914 et 1945 nous ai connu grâce au catalogue d'exposition suivant: INSTITUTO CULTURAL DE MACAU, *Artéria Urbana, Exposição sobre a Avenida Almeida Ribeiro e ruas periféricas*, 27 octobre – 25 novembre 2010, Macao, Galeria do Leal Senado. Macao, Instituto Cultural de Macau, 2012.

¹⁶² Ce terme signifie prêteurs à gages.

L'exemple de Macao n'est malheureusement pas différent d'ailleurs. Les monuments historiques les plus importants sont sauvegardés, ceux situés à proximité des lieux touristiques restaurés... Toutefois, pour une ville touristique, qui génère beaucoup d'argent, il est dommage que certains édifices tels que l'hôtel Kuoc Chai soient délaissés, sous prétexte qu'il se trouve loin du centre-ville, dans un quartier résidentiel chinois.

De plus, la destruction de plusieurs édifices dans l'avenue à l'entrée de celle-ci donne naissance à une avenue hybride, ni vraiment préservée, ni vraiment moderne. En ce qui concerne le patrimoine, on peut juger que la protection du patrimoine UNESCO n'a pas suffi à conserver l'avenue dans son intégralité. Ceci s'explique entre autres par le manque d'espace à Macao, le prestige de l'avenue qui attire les plus grandes banques à y posséder leur siège, mais aussi à une politique patrimoniale variante qui résulte de la vente de certains édifices à des particuliers. Car l'avenue n'est pas classée comme monument historique. En effet, seuls certains édifices possèdent la classification et sont intouchables. L'avenue, quant à elle, ne peut être modifiée sans la permission des autorités. De plus, seule la première partie de l'avenue jusqu'à l'édifice de l'hôtel Central est soumise à un véritable contrôle des institutions et classée comme ensemble historique de la ville. La partie nord ne bénéficie que d'une réglementation, étant à proximité de cet ensemble.

La réalité est qu'aujourd'hui une partie de l'ancien quartier portugais est devenue un centre bancaire. Les banques affichent leur puissance et leur influence au moyen d'édifices plus grands les uns que les autres. Certains sièges entièrement construits sur des terrains détruits. Toutefois, celui de la B.N.U, la Banque Nationale Ultramarine, construite dans les années 20 a été transformée, symbolisant à lui seule l'avenue puisque sur un édifice du siècle passé a été construit un « building » de plusieurs dizaines d'étages.

C. L'AVENUE ALMEIDA RIBEIRO AUJOURD'HUI, UNE NOUVELLE FORME D'HYBRIDATION ?

Si d'un point de vue patrimonial classique, l'avenue Almeida Ribeiro générerait plus d'un conservateur, d'un point de vue culturel, elle est totalement emblématique de la ville dans laquelle elle se trouve. De fait, l'avenue concentre des édifices du siècle du début du siècle passé aux côtés d'immeubles récemment construits, créant une impression de mélange temporel et d'un paradigme tant parfois les deux édifices côte à côte détonnent. Et pourtant, voilà bien ce qui symbolise Macao, un passé omniprésent au côté d'une volonté de

modernisation. L'avenue offre un spectacle des plus étranges, mélangeant les styles architecturaux et les périodes, et pourtant une certaine unité naît de ce lieu. La première constatation est que si de nombreux édifices de grandes tailles se situent au niveau de l'avenue Praia Grande, il n'y en a pas d'autres dans l'avenue si ce n'est les édifices historiques (Kuoc Chai et l'Hôtel Central). Les immeubles sont limités à trois étages à partir de la place du Leal Senado. De plus, l'avenue traduit totalement la mixité luso-chinoise puisque la majorité des immeubles ont subi des modifications au niveau de leur façade : changement de forme au niveau des fenêtres, présence d'écriteaux chinois indiquant le nom des magasins, présence parfois des noms des anciens commerces portugais au niveau de la porte d'entrée... La présence du nom de l'avenue en portugais et chinois en est encore une preuve. Néanmoins, si cette préservation du patrimoine est singulière et représentative de la mémoire et de l'identité de la ville, elle doit être menée avec précaution afin de ne pas devenir une vitrine sans consistance du passé de la ville.

D. UNE AVENUE MENACEE ?

Le premier risque qui menace l'avenue est avant tout la dégradation des immeubles, car si certains blocs¹⁶³ sont conservés d'autres ne bénéficient pas autant des subventions de la ville. Et les constats sont alarmants. Certains édifices de l'avenue tiennent grâce à des barres métalliques les reliant aux édifices les avoisinants. D'autres fautes d'entretiens ne sont plus habitées et se dégradent. Dernièrement, la ville a vendu deux terrains situés sur l'avenue afin de reconstruire des édifices privés sur cet espace. Un bloc d'édifice, situés dans l'ancien « Bazar Chinois » a été détruit et un deuxième attend d'être à son tour de disparaître. Il est dommage que seule une partie de l'avenue bénéficie de l'intérêt de la ville alors que la partie située au Nord (vers le port intérieur) est délaissée.

Le second risque est la disparition de toutes traces d'architecture portugaise au profit du commerce. En effet, il est de plus en plus fréquent de constater que les magasins, pour des raisons de publicités, détruisent les arcades et les reconstruisent avec des matériaux plus récents pour faire de la publicité. Il en résulte des immeubles à moitié coloniaux, à moitié modernes. Cela ne serait pas problématique si une homogénéisation avait lieu, car rénover un rez-de-chaussée en laissant les étages supérieurs se détériorer n'est pas vraiment vendeur et valorisant pour un commerce.

¹⁶³ Voir carte 12 en annexe



E. HYPOTHESE ET ANALYSE

Si cette étude de terrain a été débutée dans une recherche pour retrouver un passé portugais dans une ville chinoise, il faut se rendre à l'évidence que n'est pas exactement l'image que donne l'image de l'avenue. Elle traduit aujourd'hui une nouvelle hybridation d'une ville qui réutilise son patrimoine et créer un nouvel espace, résultant tant de la mixité culturelle que de l'avancée de la ville d'un port colonial à la capitale du Jeu en Asie.

L'avenue Almeida Ribeiro reste néanmoins un lieu sauvegardé de par ses monuments historiques qui sont au fondement de l'identité actuelle de la ville (le Leal Senado, symbole d'autonomie vis-à-vis du Portugal et de la Chine, les premiers hôtels des premiers Casinos)¹⁶⁴, mais aussi pour l'image touristique qu'elle renvoie. Il est parfois dommage de constater que pour les touristes, Macao est une ville perçue uniquement comme un lieu de divertissement et que le centre-ville est souvent considéré comme une photo de carte postale à prendre, sans prendre réellement conscience de la valeur historique qu'il possède.

Toutefois, la présence de plusieurs institutions macanéennes réfléchissant sur la ville, son identité et son histoire permettent d'envisager une sauvegarde pour plusieurs années encore de cette mémoire d'une terre entre deux cultures en Chine.

III. La conservation du patrimoine à Macao : considérations patrimoniales et recherche d'identité

¹⁶⁴ Il est intéressant de noter que les premiers édifices dénommée Casinos (le « Lisboa » entre autres) ont été construit au bout de l'Avenue Infante Don Henrique. Cette avenue se situe sur un terre-plein ajouté au niveau de la Praia Grande. Elle est donc aujourd'hui l'avenue qui fait le lien entre la Rivière des Perles et l'Avenue Almeida Ribeiro. On constate une unité géographique de l'emplacement des zones de jeu pendant tout le XXe siècle, bien qu'aujourd'hui, d'autres espaces émergent comme le Sud de l'île de Taipa.

In the moment of transit where space and time cross to produce complex figures of difference and identity, past and present, inside and outside inclusion and exclusion . Homi K.Bhabha.

Cette étude historique et patrimoniale, ses réflexions et ses conclusions s'inscrivent clairement dans une ligne de pensée et de recherche européenne malgré une réelle volonté de ne pas faire une étude européano-centrée. Le même sujet étudié en Chine aurait une approche totalement différente. S'il est n'est pas possible d'étudier l'avenue Almeida Ribeiro d'un point de vue chinois ou macanéen, il est toutefois réalisable de donner quelques indications sur la vision chinoise de ce que peut représenter la présence d'une avenue de « style occidental », comme ils la présentent eux-mêmes, en Chine.

Aborder la question d'un patrimoine colonial revient toujours à poser la question de la vision de la colonisation et de ses traces dans le pays. Or, le témoignage d'une occupation n'est jamais bien vu. Comme le souligne Thierry Sanjuan dans son livre *la Chine et le Monde Chinois*¹⁶⁵, le XIXe siècle est considéré comme le « siècle de la honte » par les chinois, le siècle où l'Empire du Milieu n'est plus tout puissant par rapport à ces étrangers occidentaux armés d'armes plus puissantes. La prise des concessions, tout comme l'occupation accentuée à Macao, est particulièrement mal perçue. Dans un contexte d'histoire comme celle-ci, pourquoi conserve-t-on le patrimoine à Macao ? Il faut pour répondre à cette question différencier les politiques et les enjeux de la Chine vis-à-vis de Macao et ceux des institutions locales politiques et universitaires.

A. LA CHINE, MACAO ET LA VALORISATION DU PATRIMOINE

Avant de nous pencher sur les questions patrimoniales de Macao, revenons un instant sur comment les chinois pensent et leur patrimoine et quelle définition ils donnent à ce concept.

La première constatation qui s'impose est que la notion de patrimoine en occident ne possède pas la même signification en Chine. À ce titre, le travail de Zhan Liang est d'une extrême richesse puisqu'il nous donne les clés de lecture pour comprendre comment un chinois perçoit son patrimoine. Ainsi, cet auteur explique que « La notion de patrimoine dans la perception de la maison se pense de manière informelle, car la maison pourra être détruite et reconstruite à

¹⁶⁵SANJUAN, Thierry, TROLLIET, Pierre, *La Chine et le monde chinois : une géopolitique des territoires*, Paris, Armand Colin, 2010. p.59.

plusieurs reprises à l'identique sur le même emplacement. On ne cherchera pas nécessairement la préservation d'un élément physique "certifié" ancien dans ces démolitions, reconstructions successives. Ce qui fait lien c'est le mode d'habitat et le mode d'usage des espaces de la maison. [...]. C'est le mode d'habitat qui fait "patrimoine" et non le bâtiment lui-même. » La notion de patrimoine tel qu'un chinois la perçoit est plus proche des représentations africaines avec l'importance de la transmission des coutumes et de la mémoire que nos considérations occidentales sur l'importance de la trace matérielle et de la sauvegarde d'un bâtiment.

Quelle valeur un chinois donne-t-il à la conservation de ce patrimoine étranger occidental en Chine ? Lorsqu'on s'inscrit dans l'histoire portugaise, la présence de cinq siècles en Chine correspond à une occupation longue compte tenu de l'histoire de dix siècles du Portugal. À l'échelle de l'histoire chinoise, la présence portugaise à Macao est un évènement historique mineur pour un pays qui existe depuis des millénaires. L'échelle de perception n'est pas la même. De fait, Macao, comme l'avenue Almeida Ribeiro, relève d'une singularité touristique à visiter une fois dans une vie, tout comme les chinois visitent le traditionnel quartier chinois de Shanghai, le Yu Yuan. Il est intéressant de noter d'ailleurs que celui-ci est considéré par les chinois comme représentatif de la tradition chinoise car il reprend les éléments architecturaux typiques des habitations chinoises de la région, le Yu Yuan est vu par un européen comme un lieu touristique de divertissement, seul le jardin Yu Yuan ayant une valeur « historique » puisque les édifices alentours ont été reconstruit en 1950. Pour ce qui concerne Macao, il s'agit plus d'une visite « touristique » que d'une « visite historique » qui explique l'affluence chinoise ; l'important étant le Jeu avant tout puisqu'il est prohibé en Chine Mainland.

À ce titre, la préservation des monuments fait sens. La conservation de façade donne une impression d'univers différents au même titre que la visite du « Venetian », l'un des plus grands Casinos de la ville, qui est entièrement construit comme un pastiche de Venise. On valorise l'univers, mais peu l'histoire de Macao qui est souvent méconnue et très critiquée, car colonialiste. Le maintien du patrimoine, mais aussi de l'ouverture des frontières de Macao, comme celle de Hong-Kong d'ailleurs, est aussi un moyen d'utiliser la ville comme vitrine de la Chine, la présentant comme un pays ouvert sur le monde et la modernité occidentale. Une Chine modernisée, ouverte sur le monde, accessible aux étrangers. Des vitrines qui ne correspondent pas à la manière de vivre chinoise. Bien que ce mémoire prouve

que la population chinoise de Macao est d'une grande importance dans l'urbanisation de la ville, pour un chinois Mainland, il ne s'agit que d'une architecture colonialiste. Dans les représentations chinoises, les macanéens sont au même titre que les minorités, une population de culture chinoise mais pas totalement chinois¹⁶⁶. D'ailleurs, l'histoire de la Chine, entre la Chine Mainland et les concessions de Hong-Kong, Shanghai et Macao, ne sont pas tout à fait les mêmes, l'histoire enseignée dans les concessions étant beaucoup plus européanisée. Les concessions sont utilisées comme des vitrines de modernité adressée au monde. A ce sujet, Alain Leclerc propose une hypothèse particulièrement intéressante. Le Bund de Shanghai serait conservé comme « le symbole de la modernité de la Chine au temps des concessions, une modernité faite par des occidentaux ». La construction de Pudong, quartier situé en face du Bund, serait une construction en miroir d'une nouvelle modernité : « celle d'une ville du XXIIe siècle ». Ce raisonnement pourrait être appliqué à Macao. Si l'avenue Almeida Ribeiro, symbole de la modernité portugaise, est conservée, la ville est aujourd'hui de plus en plus souvent représentée par ces nouveaux casinos. La localisation spatiale de ces casinos est à soulignée car elle reprend le même fonctionnement que la construction de Pudong. Le premier noyau de Casino se trouve dans l'avenue Infante Dom Henrique, faisant face à la Rivière des Perles. Ils ont été construits sur les terre-pleins de la ville datant des années 1960 donnant l'image d'une ville des grandeurs à qui arrive à Macao. Ce terre-plein est une continuation de l'avenue Almeida Ribeiro puisqu'elle est située après le croisement de cette dernière avec l'avenue da Praia Grande. Le nouveau noyau de casino se construit aujourd'hui dans l'île de Taipa, situé de l'autre côté de la Rivière des Perles, créant un nouvel espace de modernité, à l'image de Las Vegas avec la construction du « Venitian », de la tour « Hard Rock Café » ou le futur casino « Parisian » qui proposera bientôt une copie de la tour Eiffel à Macao. On constate donc qu'aujourd'hui la Chine utilise Macao comme vitrine, de la même manière dont Macao utilise l'avenue Almeida Ribeiro pour montrer sa nouvelle modernité, face au colonialisme portugais.

Cette attitude est en réalité symptomatique d'une politique chinoise que Sanjuan décrit en quelques phrases : « Les réformes denguistes ont abouti à une ouverture dans les années 1980, puis aujourd'hui plus encore à une internationalisation, à savoir une réintégration non de la Chine au monde en tant que "pays atelier", mais du monde à la Chine par ces pôles d'internationalisation que sont les métropoles littorales chinoises »¹⁶⁷. Macao,

¹⁶⁶ Cette question est un des sujets de recherches sur la Chine et la question des barbares cuits, ces population sinisé mais ayant aussi une autre culture. Macao entre dans ce cadre de réflexion.

¹⁶⁷ SANJUAN, Thierry, TROLLIET, Pierre, *La Chine et le monde chinois : une géopolitique des territoires*, Paris, Armand Colin, 2010.p.146.

comme Hong-Kong ou Shanghai sont des fenêtres vers l'international, ne visant pas réellement les étrangers, mais servant de carrefour d'échange possible de l'Empire du Milieu vers le monde. C'est à ce titre que la préservation de Macao, de son patrimoine et même de la langue portugaise à un intérêt pour la Chine. D'ailleurs, plusieurs passerelles entre la Chine et les autres pays issus de la colonisation portugaise ont été réalisées, notamment la création du « Fórum para a Cooperação Económica e Comercial desenvolvimento entre a China e os Países de Língua Portuguesa (Macao) »¹⁶⁸.

B. RECHERCHE DE PROFIT, D'IDENTITÉ ET D'AUTONOMIE

Passons maintenant aux raisons de la préservation entreprise à Macao. La première et la plus évidente est la recherche du profit. Macao, depuis la rétrocession à la Chine, se caractérise comme l'un des lieux touristiques du pays. Son économie exclusivement dépendante du commerce du jeu et du tourisme s'inscrit dans une histoire qui n'existe qu'à Macao, le monopole du jeu ayant été interdit en Chine et dans les autres concessions.

Toutefois, le tourisme des Casinos, centrés sur le divertissement, la consommation, les produits de luxe, ne laisse pas vraiment de place à un tourisme historique et à la préservation du patrimoine. Quant à ce dernier type de tourisme, bien qu'il attire les occidentaux ou les lusophones ainsi que les touristes de Hong-Kong, il ne génère pas assez de profit à lui seul.

La raison est plus subtile et plus politique. En effet, Macao, comme Hong-Kong, sont des R.A.S, région à administration spéciale et possède une ouverture sur le monde que la Chine Mainland n'a pas forcément. La valorisation du patrimoine de Macao, bien que coloniale, est une forme d'affirmation d'identité différente à celle de la Chine par les Macanéens. Il est intéressant de noter que depuis l'ouverture de la Chine, la population de Macao valorise aussi la culture portugaise, face à l'arrivée massive de chinois Mainland, provenant dans la grande majorité des cas de zones rurales et peu habitués à la vie de cette ville très occidentalisée. L'article de Cathryn Hope Clayton traite de cette problématique de la question de la préservation de ce patrimoine, entre autonomie, anti-colonialisme et une vision de double héritage tout comme de la question de l'arrivée des chinois Mainland en ville.¹⁶⁹ Toutefois, la

¹⁶⁸ Le « Forum pour la coopération économique et commerciale entre la Chine et les pays de langues portugaises » fut créé en 1999 pour réunir les anciennes colonies portugaises afin de conclure des accords commerciaux et politiques. Le siège du premier congrès fut Macao.

¹⁶⁹ HOPE CLAYTON, Cathryn, « Discourse on the city : identity formation and urban change in contemporary Macao », *Revista de Cultura de Macau*, edição internacional, n°3, 2002, p.59-81.

véritable question qui se pose aujourd'hui est la question de l'identité de Macao. Ni portugaise ni réellement chinoise, cette identité se définit aujourd'hui à travers l'univers du Jeu, le tourisme de masse asiatique et celui plus limité des occidentaux dans une ville hybride symbole d'un passé colonial mais aussi d'une grandeur chinoise avec la multiplication des casinos, tous plus spectaculaires les uns que les autres. Dans ce mélange de caractéristiques et d'identité, la ville tente d'organiser des congrès et des recherches sur la ville, son identité, son histoire. La réalisation de la conférence intitulée *International Symposium on the Culture of Metropolis in Macau: Modernity, Modernism and Modernization. Urbanism, Identity, Collective Heritage and Quotidian culture – Strategies for the 21st Century*¹⁷⁰ organisée par l'institut culturel de Macao a permis de lancer des recherches dans ce sens. Une volonté de conciliation entre deux histoires et deux cultures différentes émerge donc de cette étude. La conservation de l'avenue Almeida Ribeiro en est l'une des applications de cette nouvelle politique locale.

¹⁷⁰ INSTITUTO CULTURAL DE MACAU, *International Symposium on the Culture of Metropolis in Macau: Modernity, Modernism and Modernization. Urbanism, Identity, Collective Heritage and Quotidian culture – Strategies for the 21st Century*, September 1998, Macao, Instituto Cultural de Macau. Macao, Instituto Cultural de Macau, 2001.

Chapitre 5 : Synthèse

Relações de séculos, resistindo às sombras, às incompreensões em vivências comuns, conhecimento muito e aproximação recíproca de dois povos. Macau ai esta. Singularismo padrão de mescigenação de civilizações e símbolo precoce do mundo global em que vivemos.

Miguel Horta E. Costa.¹⁷¹

Appréhender l'étude de l'avenue principale de Macao, l'avenue Almeida Ribeiro, a nécessité une diversité de sources et d'articles issue d'autre étude, qui n'était pas prévue au départ. Ce travail, pensé avant tout comme un travail d'histoire urbaine, d'analyse patrimoniale et d'étude de terrain archéologique est devenu une étude ouvrant sur de nombreuses nouvelles pistes touchant à l'histoire, mais aussi à d'autres disciplines comme l'anthropologie. Cette diversité de thèmes abordée est due à la nature même du sujet qui nous mène à une réflexion sur plusieurs échelles (locale, nationale), mais aussi sur plusieurs cultures aux systèmes de pensée très différents. Pour ne rien arranger, le choix d'une étude à double temporalité nous oblige à réfléchir aux enjeux passés et présents qui résultent de la construction et de la préservation d'une avenue de style « coloniale ».

Partant de ces principes, l'étude réalisée permet une compréhension générale de ce qu'une étude sur une avenue comme espace historique peut donner. Sortant des travaux typiques menés sur l'histoire des villes, il propose une approche plus proche d'une étude d'histoire technique et d'histoire sociale des usages d'un espace.

À l'origine, cette étude était pensée autour d'une analyse matérielle et architecturale des édifices de l'avenue. Mais une fois sur le terrain, le manque de temps et les difficultés pratiques ont rendu ce travail difficilement réalisable, permettant une réorientation sur de l'histoire technique grâce aux sources et une histoire des usages sociaux et des représentations sur cette construction urbaine qu'est une avenue.

Les premières informations rassemblées laissaient présagés une étude purement historique purement occidentale sur cette avenue, et une étude patrimoniale des politiques chinoises actuelle de la ville. Le titre de ce mémoire traduisait cette pensée : une analyse architecturale de l'avenue comme copie ou adaptation d'un modèle portugais dans une colonie, dans la lignée des grandes constructions portugaises. Quant à la question de la

¹⁷¹ « Relation de siècle, résistant aux ombres, aux incompréhensions de vécus communs, connaissance de beaucoup et approximations réciproques de dois peuple. Macau est ici. Singulier modèle de métissage, de civilisation et symbole précoce du monde global dans lequel nous vivons. »
Miguel Horta E. Costa.

modernité elle était alimentée par une image d'une Chine moderne, choisissant une construction urbaine à l'image des grandes agglomérations américaines et leurs gratte-ciels. L'intérêt d'une problématique s'intéressant au concept « d'hybridation culturel » permettait à l'origine de réfléchir aux raisons de la construction d'une telle avenue et sa signification aujourd'hui pour la société macanéenne.

Toutefois, l'analyse des premières sources a démontré que, si les problématiques posées avaient bien du sens pour cette étude, les premières hypothèses étaient erronées et inexactes. L'avenue Almeida Ribeiro est bien présentée comme l'avenue occidentale par excellence dans la valorisation de Macao et pour des questions de tourisms, elle n'est en réalité portugaise que sur papier en façade. L'analyse des sources prouve que si le projet d'origine est fait dans la continuité des politiques urbaines métropolitaines et de réglementation de l'espace, la réalisation du projet est un ouvrage chinois, car les acteurs (propriétaires, entrepreneurs, ouvriers, habitants) sont tous chinois ou d'origines chinoises. L'hybridation culturelle existe dès la construction de cette avenue. La volonté de contrôle de l'espace résultant sur une appropriation de l'espace par la population qui la redéfinit.

Ces sources mettent surtout en lumière des réflexions différentes. Si les élites portugaises pendaient contrôler la population en mettant fin aux quartiers insalubres, elle n'a en réalité qu'éloigné les populations les plus pauvres du centre-ville, celui-ci ayant été investi certainement par ceux ayant les moyens d'y résider. L'image transmise est donc celle d'une belle avenue occidentale et commerciale, gérée par une population majoritairement chinoise, élargissant le quartier de São Domingo, cœur commercial chinois de la ville à l'avenue. Quant à la population portugaise, elle y voit le moyen de revaloriser la ville par une avenue aux édifices monumentaux, mais aussi en matière de commerce entre occident et orient, puisque l'avenue relie les deux ports intérieurs et extérieurs dédiés à l'exportation de marchandises chinoises vers l'Europe. L'avenue cristallise les intérêts politiques et commerciaux des deux populations créant un espace d'interface malgré une certaine spécialisation spatiale : le nord de l'avenue aux chinois, le sud aux portugais.

Ce paradigme se retrouve dans le patrimoine. Là encore, les intérêts entre les chinois, les macanéens et la population portugaise actuelle à Macao et au Portugal convergent, mais tous pour des raisons différentes. L'objectif est le même : faire de cette avenue un symbole. Pour les portugais, les raisons sont les plus simples à appréhender puisqu'il s'agit de faire mémoire d'une occupation de cinq cents ans de présence en Chine. La valorisation s'intéresse néanmoins plus à l'architecture et une histoire de l'amitié luso-chinoise que sur l'aspect colonial, ou sur des sujets mal vus comme l'opium ou le trafic d'esclave. La préservation pour

la population locale macanéenne est une manière d'affirmer une différence culturelle, ni portugaise, ni chinoise, justifiant leur autonomie et leur double culture. Quant à la Chine, il s'agit tout comme pour les autres concessions d'afficher une modernité nouvelle en opposition et réponse d'une modernité occidentale du siècle dernier. Mais surtout, il s'agit de mettre en scène, « en vitrine » une ouverture sur le monde.

Que retenir donc de l'avenue Almeida Ribeiro ? Le premier point est que, bien que la construction soit de style portugais, cette avenue est représentative de toutes les avenues construites dans les colonies. Ce sont des mises en scène des autorités au pouvoir qu'elles soient métropolitaines ou locales, mais qui sont dans leur construction et leur usage l'œuvre des populations locales. À ce titre, il s'agit d'un symbole d'hybridation culturelle résultant tant des uns que des autres. La seconde observation est que la patrimonialisation ainsi que la rénovation de l'avenue Almeida Ribeiro sont le résultat de politique urbaine de modernisation et de préservation d'une identité différente au même titre qu'une politique de communication chinoise au niveau mondial. Enfin, cette étude fait transparaître clairement que cette avenue est un symbole, que l'on soit chinois, portugais ou macanéens.

Un mémoire de master ne permet malheureusement pas d'approfondir tous les domaines abordés. Néanmoins, cette étude de cas mène à considérer de nouvelles interrogations et appelle à de nouvelles recherches. La première et la plus logique est de répondre à la question de l'histoire urbaine de Macao entre 1914 et 1945. De fait, d'un point de vue général, une histoire plus globale pourrait être menée sur cette période, étant donné le peu de bibliographie qui existe sur cette période et l'abondance de sources non traitées : registres paroissiaux de réfugiés, histoires des événements politiques, étude des adaptations menées pour permettre l'installation de ces populations... Tous ces sujets passionnants restent à traiter, bien que certains historiens isolés tentent de faire avancer cette recherche.

Au-delà de l'histoire purement contemporaine et locale, une histoire technique sur les techniques de construction portugaises exportées en colonies pourrait être envisagée aux mêmes titres qu'une étude des influences des techniques chinoises à Macao. De manière plus large, ce type d'étude pourrait être envisagé dans tous les espaces d'occupation : les colonisations, mais aussi les invasions militaires plus anciennes telles que les archéologues l'étudient (ex. : technique de construction mauresque au sud du Portugal).

Le livre de Paul Ranibow, traitant des politiques urbaines menées par les Français dans leurs colonies, pourrait être un exemple d'étude à mener au Portugal ; tout comme une étude

des différents types d'adaptation urbaine par les occidentaux pourrait être envisagée par rapport aux concessions de Chine.

Outre ces recherches historiques, l'histoire des imaginaires pourrait être aussi une ligne de réflexion à suivre, à l'image du cours dispensée à l'université Paris I Panthéon Sorbonne sur le thème des « Bas-Fonds ». L'exemple de Macao s'inscrirait parfaitement dans ce type de recherche notamment sur les questions de maison closes, hôtel de jeux, réfugiés, misère, politiques hygiénistes... De même, l'histoire des représentations pourrait être menée permettant une compréhension entre les représentations chinoises des occidentaux et vis-versa selon les siècles. L'histoire diplomatique de Macao, singularité en Chine de par la durée de permanence des portugais, reste à faire.

Ce mémoire permet aussi des réflexions dans d'autres domaines. En matière de patrimoine, il pose la question des conceptions patrimoniales entre pays, des valeurs à attribuer au patrimoine matériel et immatériel, à la question de ce que signifie une politique de conservation locale, nationale ou internationale (UNESCO). La question de la valeur à donner à un patrimoine s'impose aussi : la mémoire avant la sauvegarde matérielle ? La sauvegarde matérielle sans valorisation vaut-elle la peine ? Macao interroge aussi sur la préservation de la mémoire coloniale dans le monde, qui n'est absolument pas la même en Afrique Subsaharienne, au Maghreb, en Chine, en Amérique Hispanique ou au Brésil. Ces travaux seraient l'occasion d'une réflexion à grande échelle tant de la préservation des monuments « occidentaux » que la mise en avant de la culture locale des premiers natifs qui est souvent oubliés au profit de l'apparition d'une identité moderne.

Celle-ci relevant de l'anthropologie est une notion en cours de développement dans le cadre de l'étude sur la Chine. L'étude des conceptions et des grandes villes urbaines, leurs identités en tant que ville et leur place au niveau national est en cours d'étude tout comme les représentations de réussite par la construction urbaine : immeubles résidentiels de plusieurs dizaines d'étages, construction des tours les plus hautes au monde... L'exemple de Macao n'est qu'une partie d'un iceberg de la conception chinoise de la modernité. Il s'agit d'ailleurs d'un cas particulier, centralisé sur une culture du jeu et du casino qui pourrait d'ailleurs faire aussi l'objet d'une comparaison avec Las Vegas, qui malgré de nombreuses analogies ne correspond pas au même schéma et au même univers que la tradition du jeu en Asie.

Ce mémoire n'est donc qu'un aperçu local et spécialisé de ce qui pourrait être mené comme en étude, tant à Macao, au Portugal, en Chine comme au niveau mondial en matière d'histoire, d'archéologie et d'anthropologie.

Conclusion

Cette étude aura été l'occasion de découvrir l'histoire d'un nouvel espace géographique : la Chine. Macao, ville à double voir triple identité est un lieu d'interface, où se mêlent histoires, cultures et patrimoines. L'étude de l'histoire urbaine de Macao, à travers l'exemple de l'artère principale, l'avenue Almeida Ribeiro, nous livre un témoignage de métissage et d'hybridation technique et culturelle pendant plusieurs siècles. De par l'étude technique de la construction de l'avenue, on s'aperçoit que celle-ci est le résultat de matériaux locaux, techniques chinoises, normes portugaises et styles occidentaux. L'usage social qui en est fait, avant tout commerciale, permet malgré des quartiers définis de relier chinois et portugais au cœur d'une ville en recherche d'une nouvelle image. L'avenue de fait incarne le symbole d'une modernité au XXe siècle, mais aussi l'image d'un passé colonial aujourd'hui mis en confrontation directe avec la modernisation de la ville.

Cette avenue cristallise plusieurs symboles, celui d'une ville coloniale qui n'existe plus vraiment aujourd'hui, mais qui perdure par sa mémoire et son patrimoine, celui d'une ville en mutation dont une partie de ces édifices sont des hybridations culturelles entre architectures chinoises et portugaises ainsi que le symbole d'une vitrine d'une ville avançant vers l'avenir avec son tourisme et sa culture du jeu.

La spécificité de cette étude, outre une réflexion sur l'histoire technique et l'histoire patrimoniale est de mener vers une compréhension d'un espace ni vraiment occidental ni vraiment chinois, mais un espace hybride avec son identité en cours de construction, sa vision du patrimoine qui n'est ni portugaise ni chinoise et sa recherche d'une modernité.

Dans ce sens, cette étude est à intégrer dans une étude générale sur l'étude urbaine des villes coloniales, villes hier occidentale et indigène qui aujourd'hui tendent à une modernisation tout en essayant de reconstruire son identité entre une culture indigène d'origine, une occupation plus ou moins longue non désirer, et une globalisation où les individualités disparaissent au profit d'un modèle de réussite. Traditions ou modernisation ? La réponse n'est pas aisée, mais ce qui est sûr c'est que l'identité qui en résulte est une identité hybride dont le patrimoine et l'urbanisme en sont le témoignage.

PROJET COLLECTIF - TPTI Promotion VI

TOLÉRANCE



Introduction

Il est des portes sur la mer que l'on ouvre avec des mots.
Rafael Alberti

Ce projet collectif, fruit d'une collaboration d'une promotion d'étudiants particulièrement réduite a été un élément de consolidation de nos connaissances et un apprentissage de travail en groupe avec des camarades, de formations universitaires différentes. Issus de culture et de nationalités différentes, rassemblées au sein d'un programme universitaire à dimension internationale se déroulant en Europe, cette étude s'inscrit au cœur de ces paradigmes afin de créer, outre des échanges entre ces participants, un projet commun, rassemblant nos capacités afin de produire une présentation sur l'un de nos principaux sujets d'étude, le patrimoine, mais aussi une conclusion sur ce qui nous a été transmis au cours de ces deux dernières années, tant sur le plan de l'enseignement que celui des valeurs. Ainsi, ce n'est pas un hasard si cette introduction débute sur cette citation de Rafael Alberti portant sur la mer. Qui y a-t-il de plus commun aux hommes du monde entier que la mer, lieu d'échange et de mélange culturels universel ?

Ainsi, dans un souci de trouver un sujet d'étude commun à tous les pays dont nous sommes originaires, mais aussi tous les pays où nous avons étudié dans le cadre de TPTI, il a été choisi d'analyser les ports. Pourquoi s'intéresser à un lieu si usuel ? Tout comme l'étude d'une avenue, l'étude d'un espace portuaire nous permet d'appréhender plusieurs identités d'un même site. Tout d'abord, il nous apprend sur la technique et les spécificités nautiques du pays dans lequel il se situe, chaque pays possédait sa propre flotte et ses propres spécificités nautiques. De plus, les ports ont toujours été des lieux de passages, d'arrivée d'étrangers et de départ vers des terres inconnues, lieu de vie ponctué par le mélange de population internationale, le va et viens des dockers et les escales des marins. Enfin, un port est représentatif d'une identité urbaine ainsi que d'une identité nationale.

Afin de réaliser une étude en lien avec notre master international, notre étude ne porte pas que sur un port, mais sur plusieurs ports. L'objectif étant de réaliser une étude comparative entre plusieurs espaces portuaires afin de nous rendre compte des similitudes et des différences. Pour ce faire, il a été décidé de choisir un espace géographique spécifique, la mer méditerranée, lieu de commerce des plus importants dans l'histoire mondiale. Un tel choix a aussi été motivé par des impératifs d'ordre physique puisqu'il était assez difficile d'étudier un port sans avoir la possibilité de s'y rendre. L'étude s'est donc focalisée sur trois

ports commerciaux européens, d'importance historique ayant aujourd'hui encore une certaine activité, bien qu'elle soit beaucoup plus réduite que les derniers siècles. Notre choix s'est donc arrêté sur le port de Lisbonne, le port de Venise et le port de Marseille.

Le port de Lisbonne, utilisé dès le VII^e siècle avant J.C par l'empire phénicien (connu sous le nom de Abul), est un centre de commerce d'importance de la mer méditerranée, tant sous la domination romaine que la domination mauresque. La reconquête de la ville en 1147 par le premier roi du Portugal Dom Alfonse Henrique lui confère le statut de premier port du pays dès le début de son règne, étant donné son emplacement stratégique. C'est donc un port d'importance historique et nationale, avec un passé colonial très important puisqu'il fut le premier port d'où les explorateurs partirent d'Europe à partir du XV^e siècle, auquel nous allons nous intéresser. Le port de Lisbonne, malgré le tremblement de terre de Lisbonne en 1755 et sa destruction, perdure aujourd'hui comme zone portuaire et zone de commerce. Toutefois, la disparition progressive de son rôle de port marchand au profit de zones portuaires récemment créées nous permet d'aborder la question du port dans la ville de Lisbonne aujourd'hui et les politiques de conservation de mémoire et de patrimoine mises en place.

Le second port choisi est celui de Venise. Cette ville portuaire jouit d'une place de prestige dans l'histoire maritime européenne. En effet, cette cité état est depuis le XI^e siècle le principal port d'importation de produits orientaux en Europe. Menée par les principales familles marchandes de la ville, cette ville devient une porte vers l'orient, tant par ces marchandises que par son patrimoine. Suite à plusieurs siècles de gloires et de décadences, la ville perd en importance portuaire, mais conserve son rayonnement culturel. La ville de Venise, entièrement construite sur une lagune est un modèle particulier d'une ville sur l'eau en Europe. Tout comme le port de Lisbonne est demeuré une zone de commerce et de préservation culturelle d'importance.

Le troisième port, Marseille, est lui connu pour être un ancien port français, célèbre pour son commerce vers l'orient. Créé en au I^{er} siècle avant Jésus Christ, ce port connaît ces heures de gloires durant l'époque moderne avec le commerce oriental, mais aussi pendant la période coloniale avec l'importation de marchandise en provenance des colonies notamment du Maghreb et d'Afrique Subsaharienne. Le manque de Place au XIX^e siècle conduit à un déplacement de l'activité principale. Le vieux port devient alors un lieu de tourisme, de préservation et de patrimonialisation. Une partie de celui-ci est d'ailleurs classée au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le choix de la réalisation d'une étude comparative nous a menés très rapidement à nous interroger sur le type d'étude que nous voulions réaliser. Ayant des projets de recherches dissemblables et des formations très diverses, la position prise a été de nous intéresser au patrimoine portuaire de ces trois ports, combinant ainsi nos spécialités d'origines, l'histoire, l'archéologie, la muséologie et l'animation culturelle.

Choisir un sujet comme celui-ci suppose une étude historique et d'une analyse critique du port aujourd'hui l' à l'image du mémoire qui a été proposé précédemment. Néanmoins, la ligne chronologique choisie a été dès le départ définie, il s'agit d'étudier les ports dans leur état de conservation actuel.

L'intérêt scientifique de ce type de projet est multiple, et se propose une réflexion à plusieurs échelles. Tout d'abord, l'étude de cas spécifique telle que l'étude d'un port permet de rendre compte, tout comme l'étude de Macao, de l'histoire et du patrimoine d'un lieu spécifique. De plus, le port étant toujours lié à un espace urbain s'inscrit dans des logiques de construction d'une ville, des moments de rénovations et dans les cas traités dans ce projet, d'un temps de patrimonialisation (au sens large du terme).

De plus, la place du port au niveau régional et national permet de comprendre les relations entre le port et l'intérieur du pays, leur fonction étant avant tout d'être un port de commerce. La conservation permet aussi de constater les différentes institutions qui interviennent dans le financement des travaux et des politiques de patrimonialisation.

À ces considérations spatiales s'ajoutent des considérations maritimes puisque tous ces ports ont un passé de commerce international notamment avec les pays orientaux. Deux des ports étudiés sont des ports coloniaux, quant au troisième, Venise, il fut le port principal de commerce entre orient et occident entre au XIV et au XVe siècle.

L'objectif de ce mémoire n'est pas de faire une histoire globale de ces lieux, mais de comprendre comment la mémoire de ces lieux est aujourd'hui transmise et leur patrimoine est conservé. Le focus se place donc placé sur l'usage fait de ces ports aujourd'hui, tant en matière de commerce que comme lieu historique. L'analyse comparative est particulièrement utile puisqu'elles nous permettent de voir comment dans un espace, aux problématiques assez similaires : ports anciens situés dans des villes historiques manquant d'espaces, ports aux passés assez similaires, ports en pertes d'importance internationale avec l'apparition des nouvelles zones portuaires internationales (ex. : Shanghai, Abidjan...) Cette approche permet d'analyser des facteurs similaires de conservation dans les différents pays, mais aussi une lecture du patrimoine et de sa valeur différente selon les lieux.

Ainsi notre intérêt ne porte pas tant sur l'état actuel du commerce dans les ports historiques étudiés, mais plutôt leur évolution historique et urbaine tant au niveau du port que de la ville. Mais surtout notre approche se veut patrimoniale sur ces ports, l'objectif étant de comprendre comment les pays d'Europe méditerranéenne préservent leur patrimoine portuaire après le déclin d'une activité portuaire commerciale de rang mondial.

Dans un premier temps nous nous intéresserons à la manière dont ce projet a été réalisé en nous focalisant sur les sources, les méthodes employées, la division du travail et une étude générale sur les différents ports cités.

Puis nous nous focaliserons sur le travail individuel fourni, les méthodes personnelles employées, les difficultés rencontrées dans le cadre du travail collectif comme dans la partie personnelle.

La présentation des résultats de notre étude sera exposée dans la partie suivant révélant l'intérêt de notre étude de cas, mais aussi les résultats de l'étude comparative afin de réaliser une analyse générale de ce sujet.

Enfin, une ouverture centrée sur mes recherches personnelles réalisées dans le cadre de la mobilité à Sfax et des recherches sur Macao sera proposée afin de faire un constat général de la conservation du patrimoine dans les pays européens et les colonies, mettant de fait en lien mes recherches sur l'espace méditerranéen et son rayonnement historique dans le monde.

Chapitre 1 : Projet collectif : sources, bibliographie, méthode et présentation.

A. PRESENTATION GENERALE DU PROJET COLLECTIF

Le projet initial avait pour objectif de monter une exposition sur le patrimoine portuaire de trois villes du monde. Suite à plusieurs rendez-vous, il fut décidé de limiter cette exposition à trois ports, chacun des étudiants étant associés à ce projet devant étudier un port de son choix. Notre choix s'est porté en premier lieu sur nos pays d'origine. Si le port de Lisbonne a été une évidence dès le début, l'étude du port de Dakar et de celle sur celui de Sfax furent rejetée. En effet, il est difficile d'étudier une zone portuaire et patrimoniale si la visite de terrain n'est pas réalisable. De plus, le port de Dakar essentiellement constitué de conteneur ne permettait pas une étude patrimoniale approfondie.

Nos recherches nous ont amenées à nous intéresser alors aux ports européens, plus accessibles tant par leur visite que par la bibliographie disponible. Pour des questions de mobilités dans le cadre de notre Programme Erasmus, il fut décrété que l'étude de zone portuaire dans les pays où nous irions étudier serait plus facilement réalisable et surtout plus complète. Ainsi, notre choix s'est arrêté sur trois ports européen, mais aussi méditerranéen ayant eu un rayonnement mondial : les ports de Lisbonne, Venise et Marseille. Ce choix s'inscrit tant dans une optique de recherche TPTI que dans la politique prônée de valorisation de la culture méditerranéenne de l'Office Méditerranéen de la Jeunesse. Cet office permettant la réalisation des études TPTI de plusieurs étudiants, il était important de les remercier par ce travail.

Le projet initial a dû être revu étant donné les contraintes de déplacement, le manque de moyen technique et des difficultés à trouver tant un espace pour exposer que des objets à exposer. Un tel projet aurait pu voir le jour si la définition de notre projet eut été plus précise dès le départ. Malheureusement, la perte de temps occasionnée par des arrivées et des départs de chacun des membres de la promotion et la difficulté de communication à l'étranger ont réorienté notre projet sur une présentation bien plus scolaire : une présentation de type colloque au travers d'affiche scientifique. Ce projet, conservant son thème principal (les zones portuaires méditerranéennes : comparaison patrimoniale des ports de Lisbonne, Venise et Marseille), doit permettre la présentation d'une étude au cas par cas de ces ports, mais aussi des conclusions générales sur la conservation du patrimoine menée en Europe méditerranéenne.

Pour ce faire, il a été décidé que chacun des participants de ce projet étudierait un port à mesure de ses capacités linguistiques, afin que le travail rendu soit le plus complet possible. Néanmoins, si le travail de bibliothèque, sources et bibliographies, dépend de chacun selon le port qu'il lui a été attribué, les visites de terrains, les méthodes appliquées et les réflexions ont été le fruit d'un travail commun, basé sur des discussions continues entre nous. Le rendu final est donc une présentation d'étude individuelle suivant des méthodes communes et des conclusions générales sur la conservation du patrimoine. Il se construit autant sur ce rendu papier que sur la présentation orale qui aura lieu à la remise de diplôme. Derrière ce projet, un message est transmis, celui qu'un patrimoine lié au commerce ou à la technique comme peut l'être un port, de par son activité portuaire, mais aussi par son arsenal lorsqu'il en possède un, est digne de considération historique et patrimoniale. Nous verrons que dépendant les cas, les résultats de conservations ne sont pas toujours identiques, bien que les politiques urbaines pour les zones portuaires européennes historiques soient souvent identiques.

En ce qui concerne l'intérêt scientifique de ce projet, il s'agit avant tout de faire une présentation générale de port pas toujours très connu, malgré un tourisme important avéré. De plus, la considération du patrimoine, lorsqu'il est lié à une activité commerciale est souvent négligé au profit d'édifice plus représentatif du pouvoir politique et du pays tel que les musées, les palais, les tours... Ce projet, outre une présentation scientifique, a aussi pour mission de faire prendre conscience de la valeur de ce type de patrimoine.

Enfin, il s'agit de mêler une approche multidisciplinaire historique classique, histoire industrielle, patrimoine, mais aussi dans mon étude cas une approche urbaine dans la lignée du mémoire ci-dessus présenté. Pour la réalisation de ce projet comment, une bibliographie vous est présentée ci-dessous. Si elle présente une partie de la bibliographie de mes camarades, elles restent néanmoins centrées sur mon étude de cas. Quant à sources utilisées, outre quelques gravures historiques, il s'agit surtout de sources de terrains, des photographies prises des ports et étudié en détail. La méthode quant à elle se base sur des études de type S.W.O.T ayant pour objectif de définir les avantages et les inconvénients de projet.

B. BIBLIOGRAPHIE

La bibliographie proposée ici est une introduction à une étude plus poussée sur le sujet. Ainsi, la liste des ouvrages indiqués par rapport à la bibliographie générale, l'étude de cas de Lisbonne et ceux des études de cas de mes camarades n'est pas exhaustive.

❖ Bibliographie générale

CATTEDRA, Raffaele, « Projet urbain et interface ville-port en Méditerranée : Perspectives pour une recherche comparative », *Rives méditerranéennes*, n.39, 2011.

❖ Bibliographie : étude de cas sur Venise et Marseille

➤ Port de Venise

BEVILACQUA, Piero, *Venise et l'eau*, Rome editore, donzelli, 1995.

BOUTHIER, Mireille, *Un aspect de la « Terre Ferme » vénitienne. Les industries de Porto Marghera et leur évolution*, 1966, Vol.7, n. 7-4, p.261-279.

COEN CAGLI, Enrico, *Porto Marghera : le nouveau port de Venise*, Venise, Venise Scarabellin, 1930.

MANCUSO F., « Dal porto alla grande industria. Venezia e Porto Marghera », *Archeologia industriale nel Veneto*, 1990.

RESINI D., BULEGATO F. , *Venezia e il suo porto, immagini, documenti e progetti per i settanti'anni dell'ente portuale*, Venise, Marsilio, 1999.

➤ Port de Marseille

JOLY, Jacques, CHAMUSSY, Henri, « Géographie du futur engagé : le port industriel de Fos-sur-Mer », *Revue de géographie alpine*, 1969, Vol.57, n.4, p. 831-848.

❖ Bibliographie : étude de cas sur Lisbonne

ABREU PEREIRA MARQUES, Beatriz Rosa, *O vale de Alcântara como caso de estudo: Evolução da morfologia urbana*, Université Technique de Lisbonne, 2009.

AUCAME, *Le parc des Nations à Lisbonne*, Affiche de bilan de projet, Caen, 2008.

BARATA SALGUEIRO, Teresa, *Lisbonne : périphérie et centralités*, Paris, L'harmattan, 2006.

BISPO SERRANO, Ana Catarina, *Reconversão de espaços industriais: três projectos de intervenção em Portugal*, Université Technique de Lisbonne, 2010.

DURÃO, Vitor C. M, "Análise Urbana de Territórios Construídos: Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa, Portugal", *Revista da Gestão Costeira Integrada*, 2012.

MAKAROUN, Yasmine, TAVARES DA SILVA, Carlos, MAYET, Françoise, « l'établissement phénicien d'Abul », *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 1994, vol.138, n. 1, p.171-188.

SAVOYAT, Marielle, *Lisbonne, La reconquête des rives du Tage comme espace de loisirs et de culture*, École polytechnique de Lausanne, 2004.

❖ **Bibliographie : recherches adjacentes**

BEGUIN, François, *Arabesances : décor architectural et tracé urbain en Afrique du Nord 1830-1950*, Bordas, Paris 1983.

RABINOW, Paul, *French Modern : Norms and forms of the social environment*, Chicago, The University of Chicago Press, 1989.

RIDHA, Kallel, *Bab-Bhar à Sfax : Histoire, mémoire, identité*, Tunis, Laboratoire de Recherches des Régions et des Ressources Patrimoniales à la Faculté des Lettres, Arts et des Humanités – Université Manouba, 2010

SELLAMI, Samir, *Sfax à la Carte*, 2009

Chapitre 2 : Projet individuel : méthode, hypothèses et réalisation

Cette partie est consacrée à l'étude du cas de Lisbonne, ville portuaire historique ayant connu de nombreux rebondissements durant son histoire. Existant déjà sous la période phénicienne, ce port a la particularité d'être un carrefour du commerce en méditerranée depuis vingt – deux siècles. L'étude d'une période aussi longue étant particulièrement difficile, il a été décidé de nous intéresser aux traces historiques encore présentes aujourd'hui. Notre étude débute donc en 1755, date de l'un des événements qui marqua le plus les mémoires du XVIIIe siècle, le tremblement de terre de Lisbonne.

A. MÉTHODOLOGIE ET PROBLÉMATIQUE

Pourquoi débiter notre chronologie à cette date-ci ? Il s'agit avant tout de poser la question du patrimoine encore visible à Lisbonne. Or, la date du tremblement de terre de Lisbonne est une date clé de l'urbanisme de la ville tant à l'échelle du port qu'à l'échelle de la ville. En effet, le tremblement de terre de Lisbonne et l'immense incendie qui s'en suit furent dévastateurs. La zone située sur l'estuaire du Tage fut totalement détruite, dont l'ancien port maritime de la ville. Les politiques royales qui suivent cet événement redessinent une ville nouvelle avec la création de larges avenues, de places, de nouveaux monuments, et surtout de nouvelles infrastructures portuaires. Ces monuments, construits à partir de cette période, sont les monuments visibles aujourd'hui dans la zone portuaire historique allant de la place de Santa Apolónia au Cais do Sodré.

À l'image du mémoire qui précède, ce projet individuel est une étude à double temporalité interrogeant l'histoire urbanistique de Lisbonne du XVIIIe siècle au XXe siècle, mais aussi les enjeux actuels de patrimoine. Là encore, l'étude se concentre sur une étude visuelle, l'étude de gravure et représentation de la ville de Lisbonne à la suite du tremblement de terre, et une étude de terrain révélant l'étendue des sauvegardes, des modifications et des destructions. Bien entendu, en raison du caractère de projet collectif, cette étude de cas est une introduction à une étude qui pourrait être menée et faire l'objet d'un mémoire en lui-même. Cette étude est donc une présentation succincte à visée de présentation qui sera menée et non pas une étude complète de ce sujet riche.

Pourquoi donc se lancer dans l'étude de ce port ? Le premier intérêt est bien entendu de mener une étude comparative avec les autres ports traités dans ce projet. Le second serait d'ordre patrimonial, l'étude de la conservation et de la valorisation des ports ayant été très rarement réalisée, il s'agit de donner des idées de nouveaux domaines de recherches à

envisager. Enfin, et de manière plus personnelle, cette étude du port de Lisbonne fait écho au mémoire précédent sur l'histoire urbaine et la préservation d'un lieu de passage à Macao. Tout comme l'avenue Almeida Ribeiro, le port de Lisbonne est un lieu de transit, un espace de mélange culturel et de vie sociale. Lisbonne comme Macao sont des villes portuaires modernisés au cours du dernier siècle. Enfin, Lisbonne en tant que capitale métropolitaine du Portugal, est un modèle à connaître pour étudier la ville de Macao, ville portuaire coloniale construite, en grande partie sur le modèle de Lisbonne.

Pour ces différentes raisons, cette étude de cas est particulièrement intéressante et permet aussi la diffusion du savoir sur le patrimoine d'une partie de la ville assez peu connue. Afin d'avoir une approche commune au projet commun, une ligne de réflexion a été fixée autour des enjeux de préservations des édifices portuaires. L'enjeu est donc de savoir si, dans le cas du port de Lisbonne, le patrimoine industriel et portuaire de la ville a été détruit ou s'il à défaut d'être conservé dans son état d'origine, il connaît un emploi dans le cadre des politiques urbaines de la capitale portugaise.

B. ÉTUDE DE CAS : LE PORT DE LISBONNE, DISPARITION D'UN PATRIMOINE INDUSTRIEL ET PORTUAIRE OU RÉEMPLOI ?

La ville de Lisbonne est une ville européenne touristique qui attire de nombreux visiteurs, tant par la beauté de ses monuments que par l'attrait que peut représenter le fait d'être une capitale au contact de l'océan. À ce titre le port de Lisbonne joue un rôle important dans la représentation tant de l'histoire que de l'atmosphère de cette ville. Avant de nous intéresser au patrimoine portuaire de Lisbonne et sa conservation, un rappel de sa construction et de son histoire à partir du XVIII^e siècle est nécessaire.

I. Historique d'une capitale portuaire

De fait, la construction du port de Lisbonne est intrinsèque au développement d'un urbanisme et d'une réflexion sur le paysage urbain au milieu du XVIII^e siècle. Cette prise de conscience naît à cause des événements du 1^{er} Novembre 1755. La destruction de la quasi-totalité de la partie basse de la ville incluant le port pose la question de la reconstruction urbaine de la ville. Trois propositions sont proposées au Roi. La première de reconstruire la ville à l'identique ; la seconde de reconstruire un centre-ville éloigné de la zone littorale, plus apte à être touchée par des séismes ; enfin, la dernière qui fut adoptée, de repenser le tracé de la ville et de reconstruire dans les mêmes espaces, un nouveau centre-ville. De ce gigantesque

chantier naît une législation, des normes et une volonté de reconstruire une ville moderne, laissant derrière le tracé médiéval d'une Lisbonne aux rues étroites et assez peu pratiques. Ces constructions sont appelées « Pombalines » du nom du premier ministre du Roi qui encadrerait l'avancée des travaux.

En ce qui concerne le port, celui-ci est reconstruit tant en ce qui concerne le port commerciale que l'arsenal au cœur de la ville. Le port de Lisbonne outre un passé prestigieux en ce qui concerne les grandes découvertes et le départ de voyageurs fameux vers des terres lointaines, est aussi un port colonial d'où arrivent des marchandises tant d'Asie (Macao, Goa, Timor) que d'Amérique du Sud (Brésil) ou d'Afrique (Guinée-Bissau, Mozambique, Angola...). Ces marchandises revendues en Europe entière assuraient une certaine prospérité à la ville. De plus, Lisbonne était aussi un centre essentiel en matière de manufacture. Celles – ci s'installent d'ailleurs dans les édifices confisqués à certains ordres religieux contre lesquelles le pouvoir lutte afin d'asseoir son pouvoir. Les monastères, souvent conséquent en terme d'espaces et de volumes permettaient une adaptation facile des édifices pour des activités de type industriel.

La construction du port moderne débute elle en 1887 et profite de ces industries pour développer son activité. Afin de correspondre à une nouvelle image de la ville, une ville moderne et industrielle (au sens large), une normalisation de l'espace à lieu : régularisation des rives, construction de nombreux docks, entrepôts dans le but d'augmenter les quantités de stockages. Ces premières modifications ont la particularité d'utiliser le système de terre-pleins afin de gagner du terrain sur la mer. En effet, l'augmentation des industries au niveau de la région, profitant de l'énergie fournie par le Tage et par la centrale électrique locale permettent d'augmenter la production, l'importation et l'exportation. Dans le même temps, les transports s'améliorent. Le port devient réellement une zone industrielle à partir de la mise en place du système routier et du chemin de fer permettant de distribuer rapidement les marchandises dans les zones alentours.

Au début du XXe siècle, le port devient une zone privée, une zone dirigée par une autorité propre : « As Autoridades do porto de Lisboa ». Cet acte a visé avant tout économique résulte sur un enfermement du port qui se coupe du reste de la ville. Il y a là clairement une volonté de spécialisation d'une zone. Toutefois, au milieu du siècle, il s'avère que le port ne correspond plus aux nécessités tant de la ville que du pays. Il en résulte une série de projet urbain pour le port, afin de moderniser les infrastructures correspondre aux besoins industriels de la ville. Le premier de ces plans urbains réalisés date de 1938 à 1948 et le second de 1967 à 1976.

Si jusque dans les années 1960 on peut parler de Lisbonne comme port, à partir de 1970, la situation évolue. Avec l'instauration de l'Estado Novo et de Salazar au pouvoir, une modernisation du pays voit le jour : autoroute, chemins de fer, réforme de l'agriculture... Le port de Lisbonne en tant que tel ne change pas de visage réellement, mais les réseaux de transport qui le relient au reste du pays sont améliorés notamment les autoroutes et les chemins de fer. Les premiers débats sur la conservation de la zone portuaire dans le centre-ville apparaissent à cette période et pour cause, le pont Salazar, connu aujourd'hui sous le nom de Ponte do 25 Abril, permet de relier le cœur de la ville avec l'autre rive, en particulier la zone de Almada. La création de ce pont permet une mobilité accrue entre le cœur de la ville et les zones urbaines périphériques. L'augmentation de la population, le manque d'espace dans le port et l'augmentation du trafic marchand requérant des navires plus imposants mènent les autorités du port à s'interroger sur une éventuelle modification du port ou une délocalisation de celui-ci.

La réponse apportée à ces problèmes d'espaces est double : les activités portuaires les plus nuisibles, en particulier les activités d'industries lourdes pétrochimiques, sont déplacées sur l'autre rive ; les activités liées au port de plaisance demeurent dans le port traditionnel. Quant au port de conteneur, une grande partie de cette activité a été transférée de l'autre côté de la Rive. Le port actuel de Lisbonne, allant de Santa Apolónia à Belém et de la Rive droite à la Rive Gauche du Tage est un port original. S'il conserve dans son vieux port existe toujours et est utilisée, la majorité des infrastructures de ce port et dépendant des autorités portuaires de la ville, sont installées dans un autre département celui de Setúbal.

Que devient donc le port traditionnel aujourd'hui alors que son activité a été particulièrement réduite ? Qu'en est-il du patrimoine et de sa préservation ?

II. Valorisation du patrimoine portuaire de Lisbonne

Afin de prétendre à une vision générale du patrimoine conservé aujourd'hui au niveau du port de Lisbonne, une étude de terrain a été organisée. Réalisée à partir de quelques gravures célèbres du port, la visite de Lisbonne a été l'occasion de voir les édifices sur places et de les prendre en photographie. Les photographies permettent ainsi de rendre compte de l'état de préservation des monuments.

Avec la disparition de l'activité portuaire, la majorité des infrastructures historiques portuaires ont disparu. Toutefois, sur les quais, un type d'installation perdure, car il est facilement réutilisable. Il s'agit des entrepôts. Certains aujourd'hui sont dans un état assez déplorable et auraient besoin de restauration en particulier au niveau de Santa Apolónia.

Néanmoins, dans la zone de Cais do Sodré, face au pont 25 de Abril, de nombreux monuments sont conservés. En premier lieu, cet espace situé entre le centre – ville et la zone de Belém est particulièrement touristique puisqu'elle abrite une partie des monuments les plus fameux de Lisbonne comme la tour de Belém, le monastère de Jeronimos et le monument dédiés aux grandes découvertes et aux explorateurs portugais du XVI^e siècle.

Pourquoi conserver cette partie de la ville ? En premier lieu, le cœur de la ville de Lisbonne a été réinvesti comme lieu d'habitation. S'il est possible encore aujourd'hui de voir la place du commerce et ces marches menant vers la mer comme lors de la présence du port à cet endroit, le lieu à lui changé de fonction. Il ne s'agit plus de faire du commerce comme l'indique le nom de la place, mais d'incarner une image historique de la ville avec sa statue ainsi qu'une ambiance de bord de mer.

De fait, les parties préservées sont celles qui mènent à des zones d'habitats plus coûteuses. Belém accueille par exemple la résidence du président de la République portugaise. Un choix très clair a été posé par la ville afin de rajeunir les rives du Tage à ce niveau-là et d'en faire un quartier de divertissement et de loisir. C'est pourquoi, si l'espace est aujourd'hui connu, outre ces monuments historiques, c'est avant tout pour ces discothèques, ces restaurants et ces fêtes. L'importance de ce projet de revitalisation d'une zone urbaine menée par la ville a permis à la fois de redonner une vie économique à ces bords de fleuves, proches du port de plaisances, mais aussi et surtout de garder une certaine architecture portuaire. En effet, la plupart des discothèques et des restaurants ont été construits dans des édifices ayant servi d'entrepôts.

Ce maintien d'une certaine forme de patrimoine portuaire pourrait être critiqué de par les libertés prises par les propriétaires de modifier les édifices à leur convenance. Néanmoins cet espace permet un accès direct au fleuve pour les habitants de la ville, qui avaient perdu leur accès direct à l'eau avec l'enfermement du port. Le constat est simple, lorsque la population accède à ce type de zone, l'activité doit en être très réduite, de type traditionnel (ex. : petit port de pêche) ou inexistant. Car si une ancienne zone portuaire est reconvertie en lieu de divertissement, bien qu'un patrimoine soit conservé, l'histoire et de souvenir de l'activité portuaire elle disparaît au profit de l'amusement.

En ce qui concerne notre cas, la majorité du patrimoine conservé concerne les quais du port et les entrepôts. Toutefois, dans la zone Cais do Sodré jusqu'à Belém, quelques lieux de mémoires perdurent, rappelant le rôle important que le pays a eut dans le monde. L'exemple le plus représentatif est avant tout celui du musée de l'Orient. Créer dans l'objectif de rendre compte des voyages et des découvertes des autres cultures par les voyageurs portugais, le

musée de l'Orient a vu le jour dans un immense entrepôt. La ville propriétaire de l'ancienne halle de vente de morue, aujourd'hui à l'arrêt d'activité, est un exemple flagrant de conservation et reconversion du patrimoine. Les difficultés rencontrées dans la reconversion sont différentes que la construction d'un monument en soit dédiée à une fonction bien précise. Le challenge d'une adaptation d'un monument existant à de nouvelles fonctions mène à des réflexions plus importantes tant sur la valeur du patrimoine en présence, les modifications possibles... à ces reconversions s'ajoute la présence de plusieurs monuments rappelant de près ou de loin l'activité portuaire de la ville. Il s'agit de deux institutions qui cherchent à rappeler la mémoire de ce port. Le premier est le musée de la marine. Spécialiste des thèmes maritimes sur Lisbonne et le Portugal, ce musée présente une vision générale de l'évolution de la navigation, des navires sans aborder en profondeur la vie du port. La seconde, la corderie, conservée comme étant l'édifice le plus long du pays, est un témoignage bien plus pratique de la fonction du port. Enfin, le dernier édifice muséal de la ville rappelant une vie sociale du port est le musée de l'électricité. Ce musée, installé dans une ancienne centrale électrique à charbon nous montre, outre le travail des ouvriers dans cette usine, tout le travail effectué par les dockers, les marins dans l'entourage physique direct de cette usine, mais aussi ceux des employés de l'usine travaillant dans le transport du charbon.

Ce sont là les principaux édifices patrimonialisés et conserver de la ville en ce qui concerne le patrimoine portuaire de la ville.

Néanmoins, si la conservation du patrimoine portuaire est aujourd'hui particulièrement difficile, contenu de la disparition de la pratique, le réemploi des friches portuaires est lui courant. Le cas de Lisbonne est particulièrement frappant. La zone portuaire pétrochimique située au niveau de la station de métro Orient aujourd'hui est un cas exceptionnel de reconversion. Cette zone de la ville, qui au début du XXe siècle faisait partie intégrante du complexe portuaire est devenue à partir des années 1980 une friche industrielle au cœur de la ville sans projet d'avenir aucun avant de renaître en 1998. Comment expliquer cette suite d'évènement ? En premier lieu, la délocalisation du port de Lisbonne a été dans un premier temps très bien accueillie, notamment pour des questions d'absence de logements au niveau du centre-ville.. Toutefois, la zone de l'Orient était connue pour son industrie salissante et ces effets néfaste sur l'environnement. Le déplacement de cette activité portuaire enchante les habitants. Néanmoins se pose la question du terrain abandonner, ayant accueilli durant des années des produits dangereux et surtout refermant une importante quantité de produit pétrolier et chimique en son sol. Pendant plusieurs années, la ville ne peut s'arrêter sur un

plan urbain, laissant cette zone vide et désaffectée. Il faudra attendre la nomination du Portugal comme prochaine ville à accueillir une Exposition Universelle en 1998, pour que le dossier reconversion de l'ancien port d'industrie lourde de Lisbonne soit ouvert.

Un projet de monter cette manifestation au niveau de cette zone désaffectée est accepté. D'importants travaux d'aménagement et d'assainissement des sols furent entamés. Mais là encore, l'objectif était avant tout de revitaliser une zone, construire des lieux de divertissement comme le Casino de Lisboa (qui existe aussi à Macao), et de nouvelles habitations. Le résultat de cette Exposition Universelle et les édifices qui en résultent sont époustouflants. Bien sûr, il n'est pas possible de parler de patrimoine historique ni de conservation d'un patrimoine portuaire ici, mais uniquement de réemplois. Pourtant, un indice nous montre que malgré l'absence d'une véritable valorisation historique de ce lieu, un marqueur d'identité perdure : l'importance du fleuve, de la mer et par extension des navires et des ports. En effet, il suffit de prendre en photographies les édifices situés dans cette zone, tous rappellent de près ou de loin à un élément marin. Le casino de Lisbonne possède un toit en forme de voilier de navire, deux des plus grands édifices à la sortie du métro évoquent la voile d'un navire, les fontaines sous forme de volcan crachent de l'eau, à l'image des volcans sous-marins... Certes le port traditionnel, son activité et son patrimoine fonctionnel sont en train de disparaître avec la principale menace de l'oubli du passé. Néanmoins, les portugais et surtout les lisboètes n'oublient pas leur identité de marin, ni même leur hymne national parlant si bien de ce peuple vaillant, « Héros de la mer ».

Chapitre 3 : Synthèse du projet individuel et du projet collectif

Ce chapitre permet de mettre en lumière les résultats du projet individuel et du projet collectif afin de pouvoir mener une analyse d'ensemble sur la préservation du patrimoine méditerranéen. Ainsi, quelle synthèse faire du cas de Lisbonne et quelle analyse tirer de la comparaison des politiques de préservation mise en place au niveau des ports de Venise, Marseille et Lisbonne ?

A. SYNTHÈSE DU PROJET INDIVIDUEL

Mon étude de cas débouche sur une constatation assez alarmante en matière de patrimoine portuaire, il n'existe quasiment plus de patrimoine témoignant de l'activité portuaire traditionnelle à Lisbonne, et pour cause, l'activité du port s'est diversifiée pendant le dernier siècle et a été en grande partie déplacée. Que reste-t-il alors comme patrimoine ?

Afin de répondre à cette question, il est important de faire un constat. En premier lieu, il n'est pas étonnant que le port de Lisbonne ne possède plus d'édifices portuaires traditionnels importants, directement lié au port. Celui-ci a en effet subi de nombreuses modifications afin d'être compétitif, s'orientant notamment vers une activité de conteneurisation, qui d'ailleurs est toujours présente. Or, ce type d'activité ne requiert pas d'importantes installations au niveau du port. Les traces de ce type d'activités n'étant plus visibles après son arrêt.

De plus, la patrimonialisation d'un port se fait le plus souvent pour ce qui concerne les grands ports modernes grâce à l'arrêt des activités. En effet, lorsqu'un port est en activité, il préserve son patrimoine par leur usage. Néanmoins, l'accès au port et aux bateaux est particulièrement contrôlé et limité. On retrouve alors une dualité port – zone urbaine dans lequel il s'inscrit qui est conçue comme deux espaces urbains distincts. L'urbanisme à Lisbonne au niveau de Belém le montre bien. L'ancienne partie de ce district dédié au port se situe entre le littoral et la ligne de chemin de fer. La ville se trouve de l'autre côté de la station de suburbain créant visuellement et physiquement une véritable différenciation des zones.

Quant au patrimoine, il semble clair que le patrimoine portuaire n'est pas le patrimoine le plus protégé de la ville. Toutefois, le caractère spacieux des installations, en particulier les entrepôts permettent le réemploi par des entreprises privées. Si la mémoire des lieux est bien souvent méconnue, une certaine identité portuaire et maritime est clairement assumée par la ville. Des restaurants au quartier de l'Orient, les grandes rénovations urbaines de la ville visaient à rendre l'accès au fleuve à sa population et à y faire renaître une activité de loisir et de divertissement. Le patrimoine conservé est donc beaucoup plus lié à la dimension maritime et historique du Portugal comme pays des grandes expéditions maritimes qu'au patrimoine d'une activité portuaire commerciale.

La conservation de repère physique (pompe à pétrole, entrepôts, port de plaisance...) permet de suggérer les anciennes fonctions de la ville tout en inscrivant ces politiques dans un renouveau urbain : la création d'un littoral touristique.

B. SYNTHÈSE DU PROJET COLLECTIF

La comparaison des différentes études de cas menée nous permet de mettre en lumière plusieurs axes communs dans le cadre de la conservation de ces trois ports. La première constatation relève de l'évolution urbaine des villes portuaires durant le dernier siècle. Les villes étudiées sont toutes d'ancien centre du commerce maritime particulièrement important et gardent leurs prérogatives aujourd'hui encore de centre de commerce ou de port industriel. Toutefois, l'amélioration des infrastructures, que ce soit Marseille, Venise ou Lisbonne ne s'est pas fait sans des discussions autour de la conservation, la modernisation ou le déplacement d'une activité portuaire au cœur de la ville.

Les solutions adoptées dans ces trois ports relèvent du même type de choix de politiques urbaines. Dans les trois cas, le port commercial et le port industriel ont été déplacés dans une zone hors de la ville pour gagner en espace et pouvoir entreprendre les travaux structurels nécessaires pour rester un port important au niveau mondial.

Pour ce qui est du patrimoine, que ce soit Venise, Marseille ou Lisbonne, une politique claire menée par les autorités de la ville a été choisie. Il s'agit dans les trois cas de mettre en avant des aires de tourisme et de divertissement. La ville de Venise profite de sa notoriété mondialement en matière de patrimoine pour attirer des visiteurs. Marseille, dont la vieille ville est classée au patrimoine UNESCO tout comme la ville de Lisbonne, est des zones importantes de tourisme. La transformation de ces zones portuaires, outre le gain de place, permet aussi un renouveau économique grâce à ces redéfinitions de fonction. Si les différents ports possèdent des points communs, les manières de conserver et de valoriser le patrimoine sont propres à chacun.

Chapitre 4 : Conclusion et ouverture à de nouvelles recherches

Ce projet a été l'occasion de mener à bien une étude de groupe portant sur un thème commun, utilisant des méthodes différentes de celle habituellement utilisée dans nos travaux puisqu'il s'agit d'un projet pluridisciplinaire, mais aussi pluriculturel.

A. CONCLUSIONS

L'étude en commun a permis de mettre en évidence des politiques de conservations du patrimoine communes en Europe, fonctionnant au cas par cas au niveau des monuments les plus signifiants, et dépendant des avantages économiques qui peuvent en être tirée en matière de patrimoine portuaire. L'étude de ces vieux ports a permis aussi de noter qu'un autre type de patrimoine émerge, loin de l'idée historique que l'on s'en fait : le patrimoine portuaire industriel. Car si dans l'étude de cas de Lisbonne, les infrastructures portuaires industrielles sont récentes, celles de Marghera le port industriel de Venise date de la fin du XIXe siècle et pourrait faire l'objet d'une étude patrimoniale.

La réalisation de ce projet fait appel autant à une dimension de recherche qu'à une dimension pratique de visite de terrain, car le patrimoine est un domaine qui fait appel à l'histoire, mais aussi à la trace matérielle du passé.

De cette étude, il résulte une analyse mitigée. Si les Occidentaux sont capables de conserver leur patrimoine historique convenablement, lorsqu'il s'agit d'un patrimoine technique ou commercial, la tâche se révèle plus ardue. À ces éléments s'ajoute l'importance d'une valorisation économique au détriment d'une véritable divulgation de l'histoire des lieux, menant à une étude patrimoniale concentrée dans les institutions et les universités, mais ayant peu de diffusions au niveau du grand public, si ce s'est au moyen de musées.

B. VERS UNE ÉTUDE DU PATRIMOINE PORTUAIRE COLONIAL ?

Ce type de projet, bien que très généralistes de par le thème traité, permet néanmoins une ouverture assez large au niveau de la recherche. En premier lieu, l'étude du port de Lisbonne et de sa construction peut être directement mise en lien avec l'histoire urbaine de Macao, ville portuaire elle aussi construite sur des terres pleines. L'analyse de l'évolution du port et de la ville est particulièrement similaire à Lisbonne et à Macao. La première ville connaît de grandes rénovations au XIXe siècle, remaniant l'espace urbain. Le port est l'une des composantes de la reconstruction d'une ville détruite. La seconde doit pur des questions

d'hygiénisme et économique changé de visage. Dans les deux cas, la modification des ports s'inscrit dans une modification plus générale à l'échelle de la ville.

Enfin, ce projet collectif pourrait faire aussi partie d'une étude plus générale portuaire afin de comprendre les enjeux qui existe entre ports méditerranéens occidentaux, ayant les moyens de conservé une partie de leur patrimoine et les ports du reste du monde. Une étude sur les ports du nord de l'Europe pourrait être envisagée, vu les différences de culture patrimoniale et urbaine. Une approche coloniale pourrait aussi avoir lieu afin d'observer les politiques patrimoniales menées, les influences d'un pays sur l'autre dans l'architecture (ex. : le livre *Arabisances*), les évolutions des ports avant et après les périodes coloniales... Une étude personnelle est d'ailleurs en cours sur le patrimoine de la ville de Sfax, ville tunisienne aux multiples quartiers (européens, arabes, nouveaux quartiers modernisés...) construite en lien direct avec l'activité commerciale portuaire. Son étude serait le résultat des méthodes de recherches employées tant dans le mémoire que dans ce projet collectif.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Le programme TPTI est une expérience inoubliable tant personnelle qu'au niveau de l'apprentissage de différentes méthodes de recherches. Les méthodes de travail, basées sur des approches pluridisciplinaires : histoire technique, archéologie industrielle, valorisation du patrimoine, anthropologie... ont le mérite de nous donner différentes cartes de lectures afin de réaliser des projets patrimoniaux complet. Cette multidisciplinarité s'accompagne aussi d'un souci d'ouverture aux recherches internationales. Les travaux menés au sein du laboratoire, mais aussi dans le cadre des mémoires sont le fruit de collaboration entre plusieurs universités du monde entier ainsi que des approches de méthodes différentes, qui permettent dans une vision long terme d'envisager une expérience professionnelle dans d'autres pays. Cette association de chercheurs du monde entier a la particularité d'offrir des réflexions élargies non pas à l'échelle d'un pays ou d'un continent, mais à l'échelle mondiale.

Dans le but de poursuivre dans la valorisation du patrimoine et dans la rencontre avec la diversité culturelle, le parcours professionnel envisagé sera tourné vers la valorisation du patrimoine à l'étranger, soit dans le cadre de valorisation de patrimoine coloniale ou d'un patrimoine local (matériel ou immatériel) soit dans le domaine du réemploi et de la revalorisation d'édifices historiques.

Cette formation suivit et l'enrichissement culturel auquel elle est associée me permettra probablement de poursuivre une voie professionnelle dans la continuité des enseignements dispensés.