



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA



UNIVERSIDADE
DE ÉVORA

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE,
GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ

LAUREA MAGISTRALE IN SCIENZE STORICHE
MASTER ERASMUS MUNDUS TPTI
Techniques, Patrimoine, Territoires de l'industrie :
Histoire, Valorisation, Didactique

TESI DI LAUREA
Mémoire de Master

La production du rhum et du sucre à Cuba.
Valorisation du Patrimoine Industriel de la ville de Cárdenas

The production of rum and sugar in Cuba.
Industrial heritage enhancement in the city of Cárdenas

Relatore: Prof. Giovanni Luigi Fontana

Laureanda: Daily Barbara Vega Cruz

matricola: 1157489

Anno Accademico 2017/18

A Cárdenas, a sa résurgence !

Remerciements

Dieu merci, car sans toi je ne serais pas là,

A ma mère qui a construit mes ailes,

A mon grand-père Alfredo et ma grand-mère Milagros pour l'inspiration,

A mes professeurs Giovanni Luigi Fontana et Ada Portero, eux qui ont cru en moi,

A mes pères, et toute la famille pour le support,

Aux professeurs du Master TPTI qu'ont éclairé le chemin de la recherche,

A Evelyne Berrebi pour sa gentillesse toujours,

A Jan Mich, a Mr Slave the one, a Carita, pour l'assistance,

A Eneyda Díaz, Ernesto Blanco, Augusto Bueno, Lázaro Miranda, Henry Delgado, José Miguel Gil, María Victoria Zardoya, Audrey, et tous ceux que m'ont montré les merveilles de Cárdenas,

À mes filles de la CUJAE, et à mes amis de toute la vie...

Table des matières

Abstract	XIII
Résumé	XV
<i>INTRODUCTION</i>	3
Etat de l'art	9
Structure et méthodologies de la recherche	15
CHAPITRE I	17
Résumé	19
1.1 Industrialisation et formes du bâti	21
1.2 Le patrimoine industriel	22
1.3 Les paysages culturels	24
1.4 Les itinéraires culturels, les routes patrimoniales	26
1.5 Les itinéraires culturels et ses classifications	30
1.6 La signification culturelle et la mise en valeur du patrimoine	32
1.7 Le système de valeurs	35
1.8 L'interprétation culturelle	38
1.9 Méthodologie de conception des itinéraires culturelles	43
1.10 Les routes culturelles européennes du patrimoine industriel	49
Cas d'étude No1. « <i>Iter Vitis</i> » Les chemins de la vigne.	50
Cas d'étude No2. « Les Routes de l'Olivier »	54
Conclusions partiales	59
CHAPITRE II	61
Résumé	63
2.1 Canne, sucre et rhum	65
2.2 L'industrie de la canne à sucre à Cuba	66
2.3 Paysages, productions, modes de vie, traditions	72

Premier moitié du XVIIIème siècle	74
Des 1750 jusqu'à 1759	74
Entre 1761 y 1792	76
A partir de 1792	77
Le XIXème siècle	78
Au XXème siècle	81
Les routes du sucre et le chemin de fer	85
Le port et la ville	89
2.4 La conservation et la valorisation du patrimoine industriel à Cuba	91
Conclusions partiales	94
CHAPITRE III	97
Résumé	99
3.1 Cárdenas : Port, industrie et chemin de fer	101
3.2 La société José Arechabala S.A.	113
3.3 Les interventions urbaines dans le paysage industriel	119
3.4 Système de valeurs qui définissent le paysage industriel de Cárdenas	122
La valeur historique	123
La valeur culturelle	125
La valeur sociale	126
La valeur économique :	128
La valeur urbaine-architectonique	129
La valeur paysagère	131
3.5 Diagnostic du paysage industriel de Cárdenas	134
Des faiblesses	136
Des Menaces	137
Des forces	137
Des Opportunités	138
Conclusions partiales	140
CHAPITRE IV	141
Résumé	143
4.1 L'interprétation culturelle du paysage industriel de Cárdenas	145
4.2 La route culturelle du sucre et ses dérivés.	146
4.3 Valorisation du patrimoine industriel de Cárdenas. Conception de l'itinéraire culturel.	149
4.4 Processus d'interprétation du paysage industriel de la ville de Cárdenas	151

4.5 Conception de l'itinéraire culturel	154
4.5.1 Les activités de support	164
L'impact de la route	165
Conclusions partiales	166
CONCLUSIONS GENERALES	167
RECOMMANDATIONS	171
BIBLIOGRAPHIE	175
ANNEXES	183
Annexe No.1	185
Annexe No. 2	186
Annexe No. 3	187
Annexe No. 4	188
Annexe No. 4	189
Annexe No.5	189

Table des figures

- Fig. 1.1 Paysage viticole. / 51
- Fig. 1.2 Pays européens participants de l'Iter Vitis. / 51
- Fig. 1.3. Paysage associé à la culture olivier. / 54
- Fig. 1.4. Pays euro-méditerranéens participants de la route de l'Olivier. / 54
- Fig. 2.1 Esquisse de la maison du trapiche (moulin à sucre). / 76
- Fig. 2.2 Ingenio avec les premières machines à vapeur. /80
- Fig. 2.3. Vue d'un moulin près de Matanzas. / 81
- Fig. 2.4. Moulin au sucre "Santa Rita" en 1890. Il était considéré un des mieux de Cuba à l'époque. / 82
- Fig. 2.5 et 2.6. Central España, a Matanzas Cuba. 1916. / 83
- Fig. 2.7. Navire principale du Central España, a Matanzas Cuba. 1916. / 84
- Fig 2.8. Le chemin de fer de La Havane à Güines, milieu du XIXe siècle. / 89
- Fig 2.9. Cuban Cane Sugar Corporation. Central "Santa Gertrudis". / 89
- Fig. 2.10 Vue générale des entrepôts Regla, dans la baie de La Havane, 1857. / 91
- Fig. 2.11 Vue générale la baie de Matanzas, 1840. / 92
- Fig. 3.1 Carte qui montre la localisation de Cardenas dans l'île de Cuba. / 101
- Fig. 3.2 La gare de San Martin. / 104
- Fig 3.3 Vue générale de Cardenas vers 1865. Samuel de Hazard. / 107
- Fig. 3.4. Carte des sucreries de Cárdenas. 1919. / 109
- Fig. 3.5. Port de Cárdenas. / 112
- Fig. 3.6 Lithographie de La Vizcaya. Début du XXème siècle. / 113
- Fig. 3.7. Vue aérienne de l'ensemble industriel d'Arechabala dans le littoral de Cárdenas. / 115
- Fig. 3.8. Le roi de la Belgique avec la directive de l'entreprise Arechabala, qui a visité les champs de canne à Cárdenas. / 116
- Fig. 3.9 et 3.10. Conditions du littoral de Cárdenas avant les interventions urbaines et maritimes. / 119
- Fig. 3.11 et 3.12. Ouvres de dragage de la baie de Cárdenas. Vue de la digue vers Cárdenas. / 120
- Fig. 3.13 et 3.14. Vues aériennes qui montrent les conditions du littoral de Cárdenas après les interventions faites par Arechabala. / 122
- Fig. 3.15 Diplôme d'honneur à l'entreprise Arechabala par ses succès économiques. / 128
- Fig. 3.16 Article sur les services institutionnels offerts par l'industrie Arechabala en favorisant la ville de Cárdenas. / 128
- Fig. 3.17. Vue aérienne du littoral de Cardenas. / 131
- Fig. 3.18 et 3.19 Processus de détérioration présents dans le littoral de Cárdenas. / 136
- Fig. 3.20. Paysage qui montre les visuels de l'usine dans la baie. / 138
- Fig. 4.1. Carte qui montre la proposition du projet de route culturelle du chemin de fer de Hershey avec son connexion directe au paysage du littoral de Cárdenas. / 148
- Fig. 4.2. Vue satellite de Google Maps dans laquelle on montre la localisation de la ville de Cárdenas et le Musée du Sucre Jose Smith Comas. / 155
- Fig. 4.3. Représentation des points principaux de l'itinéraire culturel. / 155
- Fig. 4.4 Conditions actuelles de la gare de San Martin. / 157

- Fig. 4.5. Conditions actuelles de la gare de San Martin. / 157
- Fig. 4.6 Locomotives touristiques et la gare du Musée du sucre. / 157
- Fig. 4.7. Locomotives touristiques et la gare du Musée du sucre. / 157
- Fig. 4.8 La machinerie du Musée du sucre. / 158
- Fig. 4.9. La machinerie du Musée du sucre. / 158
- Fig. 4.10. Collection des locomotives de Musée du Sucre “Jose Smith Comas” a Cardenas. / 160
- Fig. 4.11. Vue de locomotive à vapeur du début du XXème qui fait le tour aux visiteurs du musée jusqu’au littoral de Cardenas, en passant par la gare San Martin. / 160
- Fig.4.12. Graphique qui montre comment s’est transformée la canne à sucre et au rhum. / 161
- Fig. 4.13 et 4.14 Photographie de l’entrepôt e installations industriels présentes dans le littoral de Cárdenas. / 162
- Fig. 4.15. Photographie qui montre les visuels à l’industrie depuis le grand port (El Espigón). / 163
- Fig. 4.16. Vue aérienne du cimetière de bateaux dans la baie de Cardenas. / 164
- Fig. 4.17. Photographie du cimetière de bateaux dans de la baie de Cárdenas. / 164
- Fig. 5.1 Carte de l’île de Cuba de 1955 avec la localisation des sucreries et distilleries du moment. / 187
- Fig. 5.2 Centrifugeuses pour affiner le sucre. / 188
- Fig. 5.3 Trapiche et transmission complété. / 188
- Fig 5.4. Déchiqueteuse de canne. /188
- Fig. 5.5 Lames de l’ingenio Louisiana. / 188
- Fig. 5.6 Machinerie à sucre. / 188
- Fig. 5.7 Machinerie à sucre. / 188
- Fig. 5.8 Carte partielle de la ville de Cardenas. Zone du littoral qui montre les possessions d’Arechabala / 189
- Fig. 5.9. Carte de la ville de Cárdenas. 1985. / 190
- Fig. 5.10. Vue satellite de Google Maps ou il est indiqué le musée du sucre avec leur ville ouvrière et le chemin de fer. /189
- Fig. 5.11 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 189
- Fig. 5.12 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 189
- Fig. 5.13 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 190
- Fig. 5.14 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 190
- Fig. 5.15 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 190
- Fig. 5.16 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 190
- Fig. 5.17 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 190
- Fig. 5.18 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 190
- Fig. 5.19 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 191
- Fig. 5.20 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 191
- Fig. 5.21 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 191
- Fig. 5.22 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 191
- Fig. 5.23 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 191
- Fig. 5.24 Conditions actuelles du littoral de Cárdenas. / 191

Abstract

Many communities in Cuba were born to support sugar cane plantations. The deactivation of most of the industries that gave birth to these communities has also gradually led to the loss of its traditions and lifestyles and identities. Today, the consequences are catastrophic for the economy, society, urbanism and culture of those territories and their inhabitants. To preserve the collective memory of these cities is now, an imperative situation.

This work focusses to promote the industrial heritage of the city of Cárdenas. To achieve this objective, an exhaustive study have carried out. This study includes the analysis of a theoretical framework of European cases in the conservation and rehabilitation of industrial landscapes and heritage. Moreover, the recognition of Cuban historiography on the sugar cane industry that represented a crucial element for the success of this research. These topics have gave the basic of heritage interpretation.

These analyses has given the foundations to identify key elements that allowed the creation of a program to design a cultural itinerary about rum and sugar cane productions in the city of Cárdenas. The implementation of this project should allow the community to recover its industrial culture and the creation of new social dynamics based on their history. The implementation of this project can serve also as a reference for similar cases in Cuba.

key words: cultural landscape, industrial heritage, route, itinerary, sugar canne, Cárdenas, Cuba, waterfront.

Résumé

Nombreuses communautés à Cuba, sont nées pour soutenir les plantations de la canne du sucre. La désactivation de la plus part des industries qui ont donné la vie à ces communautés, ont causé aussi graduellement la perte de ses traditions et modes de vie, de ses identités culturelles ; raison pour laquelle l'intérêt de reconnaître son caractère patrimonial a également disparu. Aujourd'hui, les conséquences sont catastrophiques pas seulement aux niveaux économiques, mais aussi aux sociaux, urbains et culturels. Préserver la mémoire collective de cette ville est une situation impérative.

Ce travail a pour objectif principal la valorisation du patrimoine industriel de la ville de Cárdenas. L'étude du cadre théorique, des cas européens sur la valorisation du patrimoine et la récupération des paysages industriels et l'historiographie cubaine sur l'industrie de la canne à sucre ont été réalisés. À partir de ces sujets, les bases de l'interprétation du patrimoine ont été obtenues.

À la suite des recherches, la conception d'un itinéraire culturel sur la production de rhum et de sucre de canne dans la région a été proposée. La mise en œuvre de ce projet devrait permettre à la communauté de retrouver une partie de son identité, de nouvelles formes de développement durable et de servir de référence pour des cas similaires à Cuba.

key words: paysage culturel, patrimoine industriel, itinéraire, route, canne à sucre, Cárdenas, Cuba, front maritime.

*Et à qui parlerons-nous de moudre, avec les mains éloignées de la coupure, de la canne
ondulante qui n'y est pas non plus ? ... Demandez à ce remblai en sourdine à quoi
ressemble le sucre ...*

Maylan Álvarez Rodríguez¹

¹ Journaliste, poète et éditrice cubaine, diplômée au centre de formation littéraire Onelio Jorge Cardoso et membre de l'Association Hermanos Saíz. Elle a publié plusieurs cahiers et a remporté la distinction de Scribe International Dollz, la bourse de création Aldabón en 2009, le calendrier de la poésie en 2011 et l'entretien du Magazine Videncia en 2012.

Introduction

Notre histoire est tout à la fois une histoire de la vie des hommes, des paysages, des cultures rencontrées et fusionnées. Ce travail constitue un essai de synthèse de recherches antérieures de l'excellente étude réalisée par des professionnels passionnés pour montrer d'où viennent ces stéréotypes que nous appelons « racines ».

L'accélération de la structure économique mondiale, tirée par les progrès technologiques, a généré l'évolution des concepts et des méthodes utilisés dans l'industrie. L'obsolescence prématurée des techniques productives, due à l'incapacité d'adaptation aux nouveaux types de production, que ce soit pour des raisons stratégiques, économiques, administratives ou même sociales, a conduit à l'abandon d'innombrables installations industrielles.

Ce phénomène a eu son plus grand impact dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle, avec pour conséquence des effets sur ses communautés et ses zones d'influence. L'impact négatif au-delà de l'échelle productive, dans des domaines tels que sociaux, urbains et culturels, a conduit à la nécessité d'une restructuration immédiate de ces zones désindustrialisées qui affectent les communautés associées, en devenant un problème contemporain.

Le sentiment des citoyens générés par la dégradation ou la disparition progressive de ces zones a permis d'explorer, depuis les années '60, la reconnaissance du terme « patrimoine industriel ». On a considéré l'importance de la préservation de l'héritage de tous les types d'activité de transformation des périodes pré et proto-industrielles à nos jours. Sa conservation en tant que témoin palpable de la mémoire historique et son évaluation en tant que stratégie pour sa préservation ont été le chemin le plus précis au cours des dernières années à l'échelle mondiale.

À Cuba, la question de l'industrialisation a lourdement pesé sur la production de sucre, qui a été pendant des siècles la principale sphère de production de l'économie cubaine. Soutenir les plantations et la transformation de la canne à sucre a été la cause d'origine de nombreuses communautés tout au long du pays.

Des facteurs politiques et économiques pendant les années '90 du XX^{ème} siècle ont considérablement réduit le système productif et ont conduit en 2002 à une restructuration économique majeure. Ce processus a entraîné parmi ses changements les plus importants, la réduction du nombre de sucreries pour concentrer la production et la terre à cultiver de « la manière la plus efficace ». Parmi les complexes industriels abandonnés, beaucoup

ont disparu et un grand nombre sont en train de devenir des ruines.

Le patrimoine industriel à Cuba, en tant que domaine d'étude, a commencé récemment, de sorte que, même s'il existe des sujets académiques bien développés, la mise en œuvre des connaissances est presque nulle pour des raisons administratives. Le manque d'entités dédiées à la gestion du patrimoine industriel constitue également une faiblesse à l'époque pour interagir avec les acteurs locaux sur la gestion de ses biens.

Dans de nombreuses communautés industrielles du pays, la valeur patrimoniale de ces installations n'est pas reconnue d'une façon consciente et légale, et sa population ne porte pas une vision des potentiels culturels qu'elles pourraient générer. Leur implication est un facteur très important pour la gestion de ces types de sites, dans lesquels ils sont partie du même contenu patrimonial, ou la mémoire collective est si récente qu'on peut avoir des expériences presque directes.

La ville de Cárdenas a été un des plus grandes productrices du sucre et des boissons alcooliques à Cuba à partir du XIXème siècle. (Hellberg, Historia Estadística de Cárdenas. 1893, 1957.) Ce projet de recherche est la suite d'un Travail de Diplôme sur l'épopée industrielle de l'entreprise "Jose Arechabala S.A.", situé dans le littoral de la Baie de Cárdenas (Cuba), et son impact sur la ville. Là-bas, une zone éminemment industrielle a fleuri et au fil du temps d'autres fonctions liées à la vie urbaine ont été ajoutées, avec une conception différente des autres villes industrielles cubaines. (Libro de Cuba. Edición conmemorativa del Cincuentenario de la Independencia. 1902-1952, 1953)

L'ancienne société Arechabala, constitue aujourd'hui l'un des plus grands représentants des traces de l'industrie sucrière et rhumière à Cuba, et les créateurs du prestigieux rhum "Havana Club", ce qui attache à cette ville une significative empreinte dans la culture et l'économie cubaine. (VEGA & PORTERO, 2017) Cet ensemble industriel possède de la valeur par ses développements technologiques, son impact économique, son organisation entrepreneuriale, sa qualité de planification spatiale et son contenu élevé de paternalisme industriel ; en ayant une signification exceptionnelle au registre de vie de personnes ordinaires et leur étroite liaison avec leur milieu social.

Dans cette zone a été abordée de façon exceptionnelle l'intégration de l'industrie et le

port avec des espaces verts, et des fonctions urbaines en connections étroite avec le reste de la ville. La recherche réalisée antérieurement, *José Arechabala S.A. Su impacto en la conservación y desarrollo sostenible del patrimonio industrial* a démontré comme partie de leurs résultats que les biens meubles et immeubles et les espaces urbains en relation aux travaux sociaux de cette compagnie, constituent un référent du répertoire du patrimoine industriel cubain. (VEGA & PORTERO, 2017)

Constat du problème

L'animation générée entre les années '40 et '80 par les activités portuaires dans le littoral de Cárdenas, n'existe plus et l'industrie a arrêté la production sucrière, et par conséquent l'utilisation du chemin de fer est presque nulle. Il reste en fonctionnement que la production des rhums, liqueurs et bombons.

L'image du site présente une tendance progressive à la détérioration et une grande partie de la machinerie et des éléments architecturaux ont disparu. Donc, cela représente une menace pour la préservation du patrimoine bâti encore existant, la mémoire collective et l'identité du site. La méconnaissance sur le potentiel culturel que ces éléments possèdent et sa capacité de générer des actifs économiques a contribué à la perte d'intérêt pour leur conservation.

Néanmoins cette situation, le paysage est encore dans la capacité de montrer les principaux éléments de son histoire productrice et commerciale. Dont il garde une partie de l'histoire sucrière et du rhum de la ville, donc il mérite sa mise en valeur.

Malgré la charge historique qui représentent les productions du sucre et rhum pour cette ville, et le reste des autres villes cubaines, il y a quelques années avant, dans l'échelle des priorités sur la conservation patrimoniale, la question de l'industrie était juste considérée comme partie de leur histoire économique. Il n'y existait pas la préoccupation sur les possibilités de future pour ces établissements et paysages, qui n'était qu'attendre à leur démolition.

La reconstruction de l'histoire de l'industrie Jose Arechabala S.A., a permis montrer aux élus locaux une nouvelle vision de future pour cette paysage et de réfléchir sur les valeurs

patrimoniaux de la production du sucre et du rhum dans la ville. Aujourd'hui les responsables de la planification urbaine prennent un regard différent sur le sujet et, le littoral de Cárdenas commence à être considéré un point d'intérêt pour le développement du tourisme culturelle en raison de l'abrupte arrivée des visitant étrangères a la ville par sa proximité de Varadero.²

Les autorités locales, conscientes de cette réalité, mais sans assistance professionnelle en matière de récupération et valorisation du patrimoine industriel, prennent des décisions erronées qui ne font qu'accélérer l'involution culturelle et identitaire du territoire.

Ce qui pose comme **problématique** de recherche : Comment valoriser le patrimoine industriel de la vile de Cárdenas ?

Duquel on a comme **hypothèses** : Un itinéraire culturelle sur la production du sucre et du rhum dans le paysage industriel de Cárdenas, permettra de recréer des anciennes traditions, de garder la mémoire collective, développer la culture, l'identité local et l'économie du territoire, et pour tant leur mise en valeur.

Dont, l'**objectif principal** de la recherche c'est : Définir des prémisses pour la conception d'un itinéraire culturelle pour la mise en valeur du patrimoine industriel de la production du rhum et sucre de canne dans la zone portuaire de la baie de Cárdenas à Cuba.

Et comme **objectifs spécifiques** :

- Définir le cadre théorique et les variables de l'objet d'étude.
- Caractériser, diagnostiquer et valoriser le paysage industriel dans le littoral de Cárdenas
- Définir des prémisses pour la conception d'un itinéraire culturelle pour la mise en valeur du patrimoine industriel de la production du rhum et sucre de canne dans la zone portuaire de la baie de Cárdenas à Cuba.

² Varadero est la plus populaire des plages de Cuba et la principale destination soleil et plage de l'île pour les touristes. Elle est située dans la péninsule d'Hicacos, sur la côte nord du territoire de Matanzas et à environ 12 kilomètres de Cárdenas, à 140 kilomètres au nord-est de La Havane.

Etat de l'art

Le sujet de recherche est organisé en deux thèmes principaux : le patrimoine industriel et les itinéraires culturels. L'étude bibliographique de la sphère internationale, se concentre sur l'analyse paysagère, le patrimoine industriel et leur développement durable. Ils ont été pris comme référence les auteurs recommandés par le tuteur du mémoire et les professeurs coordinateurs du master, qui dans leur grande expérience ont regroupé les meilleures exemplaires pour y faciliter l'analyse concise et cohérente des connaissances acquises pendant le cours du master. Comme exemples les plus importants de ce grand groupe comprennent :

Recording and conserving Ireland's industrial heritage, an introductory guide, par Fred Hamond et Mary McMahon. C'est un document clé pour les processus d'identification, d'enregistrement, de conservation et de protection des sites industriels. Le premier chapitre expose la nature, la portée et la pertinence du patrimoine industriel. Le deuxième chapitre traite de la manière de procéder pour enquêter, enregistrer et interpréter les sites industriels. Dans les troisième et quatrième chapitres sont établis les principes de conservation, les aspects pratiques de diverses formes de conservation et de gestion et les aspects concernant à la législation pour la protection des sites industriels.

Le plan national du patrimoine industriel. Edition du magazine des biens culturels en Espagne du 2007 consacré à la présentation des principales réflexions et actions pour la conservation du patrimoine industriel espagnol. Cette importante documentation montre comment aborder des questions telles que la sensibilisation des masses, la gestion culturelle, les processus organisationnels du plan directeur et les différentes entités impliquées. Il contient plusieurs articles qui expliquent les processus symbiotiques entre les paysages et l'identité, leur interprétation et leur exploitation en tant que source de culture et d'économie.

«*La construction sociale du paysage*» par Joan Nogué, de la collection «Paysage et théorie» publiée en 2007. Ce livre rassemble les contributions les plus significatives des deux dernières éditions du Séminaire international sur le paysage du Consortium universitaire international Menéndez Pelayo de Barcelone- Ernest Lluch Centre. Ce livre explore la dimension du paysage à travers les réflexions d'un groupe d'auteurs de divers

domaines tels que l'architecture, la géographie, l'histoire de l'art, la sociologie et l'urbanisme et, à leur tour, de latitudes aussi lointaines que l'Espagne, États-Unis d'Amérique, Canada et Mexique. Cet ouvrage décrit le rôle du paysage comme le reflet de l'organisation et de l'expérience d'un territoire. Le paysage est construit dans le cadre d'une relation complexe et changeante entre le genre, la classe, l'ethnicité et le pouvoir. Par conséquent, les moyens d'intervention et de modification des paysages sont généralement si divers et sont la concrétisation concrète des sociétés qui l'habitent. Ce travail a été essentiel pour comprendre les particularités du paysage déterminées par l'action sociale et les opportunités que cela représente pour le développement culturel et économique.

La Convention européenne du paysage, faite à Florence le 20 octobre 2000. Les idées et propositions exposées dans la Convention ont produit d'importants progrès conceptuels et objectifs pour la gestion des paysages surtout dans l'action administrative de ses communautés. Il est préconisé pour un examen approprié et permanent ; comme un aspect de plus de la réalité mais bien différencié des autres avec lesquels il est à plusieurs reprises confus (territoire, écosystème, environnement). Il est soutenu l'idée de l'intégration du paysage dans les instruments de planification, de préférence dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme et appelle à l'attention à tous les paysages, qu'ils soient « *espaces naturels, ruraux, urbains ou périurbains ... remarquable quant aux paysages quotidiens et aux paysages dégradés* », car partout « *est un élément important de la qualité de vie des populations* ».

Patrimoine Industriel et développement local. Par Patrick Dambron, publié en 2004. Cette œuvre constitue la bible du patrimoine industriel. Les principaux concepts et domaines auxquels le patrimoine industriel est lié sont expliqués de manière synthétique et cohérente. Plusieurs cas de reconversion et de récupération de zones industrielles abandonnées sont illustrés. C'est un outil à tous les niveaux, du cadre théorique à la mise en œuvre des connaissances pour la gestion du patrimoine et le développement local.

Les sujets concernant la production de sucre et de rhum à Cuba ont été largement abordés, en tant qu'historiographie sur pratiquement tous les aspects marqués par la présence de la canne sur l'île. Des historiens de renom, des architectes, des sociologues et des économistes cubains ont traité la question de la culture de la canne comme un facteur déterminant dans le cours de l'histoire cubaine des siècles passés. À l'heure actuelle, toutes

les enquêtes effectuées précédemment servent de base à de nouvelles questions sur le patrimoine industriel.

Une difficulté pendant le développement de la recherche a été le fait que sur le paysage industriel objet d'étude, il y a très peu d'informations provenant de la partie technologique de l'industrie, car parmi les quelques documents qui ont survécu à sa destruction, la plupart sont classés comme "accès restreint". Cependant, sous la bibliographie consultée, il était possible d'obtenir des conclusions importantes sur le thème de l'industrie pour synchroniser le paysage dans l'historiographie cubaine et pour mieux comprendre les valeurs qui le définissent.

El Ingenio de Manuel Moreno Fragnals (1964), docteur en sciences sociales et droit, directeur adjoint de la Bibliothèque nationale 1949-1950, professeur d'histoire à l'Université d'Orient 1950-1951. Cet ouvrage constitue un classique de l'historiographie cubaine. L'auteur a détaillé le développement de l'industrie sucrière cubaine jusqu'au XIXe siècle, en soulignant son évolution technologique, ainsi que son importance socio-économique, culturelle, géopolitique et l'importance du sucre dans la destination de l'île de Cuba. Leur participation à la transformation de la campagne cubaine et au processus de construction de colonies et de routes.

Routes pour le sucre des docteurs en sciences historiques Oscar Zanetti Lecuona et Alejandro García Alvares. C'est une étude historique guidée par le département d'histoire de l'Université de La Havane entre 1974 et 1977. Elle montre clairement l'importance et la participation décisive du chemin de fer dans le développement sucrier du pays au cours du XIXe siècle et le processus de fondation des villes et villages au long de leur itinéraire.

Économie sucrière cubaine. Etudes historiques D'Oscar Zanetti Lecuona. C'est une compilation de plusieurs textes qui ont comme thème commun l'influence de "la première industrie cubaine" (le sucre) et les aspects nationaux et internationaux qui ont déterminé les progrès et les revers de cette économie au 20ème siècle et sa relation avec les propriétaires publics et privés.

L'histoire comme conditionneur du territoire, le cas de Cuba, est une œuvre de Juan de Dios Fernández Figueroa. Professeur de la Faculté d'Architecture de La Havane et spécialiste de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme dans l'activité de planification physique. C'est un livre qui montre une analyse de l'ensemble du pays, de la population, de l'économie, de la répartition territoriale, des centres de population concentrés, des infrastructures techniques, des routes terrestres et des docks et de leur développement au cours des siècles.

Le fils joyeux de la canne à sucre, biographie du rhum cubain. De Fernando G. Campoamor, (1989). Ce précieux travail concerne l'arrivée de la canne à sucre en profondeur dans l'étude de l'activité manufacturière et des techniques de distillation d'alcool avec la présence de colonisateurs, l'expansion territoriale des coutumes et leur expression ethnique dans la culture cubaine.

Or blanc: une histoire d'affaires du rhum cubain. Miguel Bonera, (Toronto: Lugus, 2000) Décrit les principales entreprises impliquées dans l'industrie de l'alcool et son impact sur l'économie nationale, ainsi que d'autres aspects liés à la culture et à l'histoire cubaines.

L'histoire du rhum, par Alain Huetz de Lempis. 1997. L'ouvrage traite sur l'émergence et le développement de la production et du commerce du rhum au niveau international. Dans la section relative à la dernière période de l'histoire du rhum à Cuba, il y a des erreurs de contenu. Cependant, c'est une bonne source pour comprendre le marché du rhum dans le contexte mondial, et comment ces productions ont marqué une partie du parcours de l'histoire et de la culture des différentes civilisations qui se sont fusionnées.

Les propriétaires de Cuba jusqu'en 1958. De Guillermo Jiménez. Il s'agit d'un inventaire des fiches descriptives des entreprises privées existant sur l'île, de leur relation entre chacune d'elles et de l'ampleur des productions. Il décrit également les influences économiques et politiques générées par ces propriétaires et le gouvernement cubain.

500 ans d'architecture à Cuba, ouvrage publié en 2001 par Juan de las Cuevas Toraya. Membre de la Société cubaine des sciences et de la technologie, de l'Académie des sciences et du Collège national des architectes et ingénieurs de Cuba. Il offre une information large et détaillée sur les constructions à Cuba. C'est un travail qui peut être classé comme une encyclopédie. L'auteur recueille à la fois des travaux d'architecture et

d'ingénierie, explique leurs sources de financement et les détails de construction des bâtiments les plus pertinents.

La Cuba pittoresque, de Frédéric Mialhe. Cet ouvrage est le résultat de longues années de recherche dans les différentes parties du monde pour les originaux de Mialhe et, en même temps, de reproductions, d'échos, de plagiat auxquels l'œuvre de cet artiste français a été soumise. C'est le mérite de l'érudit érudit Emilio Cueto. Le travail rassemble la collection de gravures de Mialhe obrante à la Bibliothèque nationale, à laquelle il a été ajouté, une partie de la collection que le Musée national d'Art conserve et d'autres ont trouvé dans diverses parties du monde. Il a un catalogue étendu du travail de Mialhe et de ses reproductions.

Pour traiter l'étude de cas : le paysage industriel du littoral de Cárdenas. Les matériaux suivants ont été décisifs dans leur synchronisation historique et la compréhension des valeurs patrimoniales présentes dans le site.

Cárdenas : Préhistoire d'une ville. (Avilés, 2008) D'Ernesto Alvares Blanco, Muséologue, historien de la ville de Cárdenas et analyste de la documentation à Praedium Desarrollos Urbanos S.L., à Barcelone, en Espagne. Ce livre constitue le fragment historiographique qui a motivé aux colons du XVIIIème siècle à réfléchir sur la fondation de la ville de Cárdenas. Les éléments déclencheurs de la décision où le besoin du port pour la transformation de la canne et d'autres produits de la région sont exposés, ainsi que les données sur les premières implantations, l'évolution productive et les transformations du contexte sont exposées.

Histoire statistique de Cárdenas. De Carlos Hellberg. 1893. Il s'agit d'une synthèse du parcours économique de la ville de Cárdenas et des problèmes politiques qui ont dépassé ses progrès en tant que ville industrielle et commerciale. C'est le premier document officiel sur l'histoire de la ville.

La décadence de Cárdenas. De Carlos Hellberg. C'est un travail fondamental pour comprendre l'importance de l'identification des habitants auprès de leurs terres. Une analyse économique-politique qui décrit avec brio les potentialités de la ville de Cárdenas.

Il raconte aussi comment les pressions exercées par les villes voisines pour maintenir la concurrence commerciale et le manque d'intérêt pour des aspects extérieurs à l'économie privée ont diminué en importance à la ville. Les industries cardenenses³ les plus importantes de l'époque sont classées dans la production nationale et sont mentionnées les problèmes liés au commerce dus aux problèmes géographiques de la baie.

L'Histoire de Cárdenas. Herminio Portell Vila. Considéré par Fernando Ortiz comme l'une des meilleures historiographies de Cuba, il constitue une écriture qui dépasse la démographie, un élément clé pour interpréter la vitalité d'un peuple.

Las Villas y Matanzas. Du collectif des auteurs des dites provinces. On y expose les aspects les plus pertinents de l'urbanisme et de l'architecture de Cárdenas. Le thème du paysage et le développement des plantations de canne à sucre dans la région sont également abordés. C'est un travail élémentaire de comprendre la liaison entre ville-industrie-port.

Album du 75 Anniversaire de José Arechabala.S.A. Collectif d'auteurs. Un album créé par l'entreprise pour rappeler les aspects historiques grâce à des stratégies de publicité d'entreprise. Le document contient des éléments clés de l'histoire et de la nature paternaliste de l'entreprise. L'information graphique est excellente pour l'analyse des caractéristiques physico-spatiales du site.

³ Cardenenses : citoyens de Cárdenas

Structure et méthodologies de la recherche

La recherche s'est développée à partir d'une méthodologie d'étude principalement qualitative dans laquelle elle cherche à privilégier la compréhension de la problématique du sujet d'étude, des acteurs eux-mêmes et la réponse du territoire aux changements. De ce point de vue, différentes techniques d'histoire orale, de cartes mentales et de travail à partir de sources documentaires. Sur la base des recommandations établies dans la Charte de Nizhny Tagil, qui est actuellement le document le plus important en matière de préservation du patrimoine industriel, la recherche a été structurée. Elle est composée de trois chapitres, conclusions, recommandations, bibliographie et annexes. Dans le tableau suivant, cette structure est synthétisée.

ETAPES	OBJECTIFS	METHODES	CHAPITRES
1	Définir la cadre théorique et les variables objet d'étude y las variables.	Analyses documentaire, révision bibliographique, interview à des spécialistes. Analyses historique- comparatif	1
2	Etude de l'historiographie industrielle et la conservation du patrimoine industriel à Cuba.	Travail de terrain, analyses documentaire,	2
3	Caractérisation, diagnostic et valorisation du paysage industriel du littoral de Cárdenas.	Travail de terrain, analyses et synthèse	3
4	Concevoir un projet d'itinéraire culturel pour la valorisation du paysage industriel de la production du sucre et rhum a Cárdenas.	Définition de l'itinéraire culturel, objectifs et activités	4

Le Chapitre I définit la cadre théorique à échelles national et mondial qui sert comme antécédent de la recherche. Est faite la révision des principaux concepts sur la valorisation du patrimoine industriel, plus spécifiquement ceux qui sont liés à la production du sucre et du rhum, et à la conception des itinéraires culturels pour les paysages industriels.

Les ouvrages qui figurent dans la liste bibliographique sont consultés, ainsi que les critères de plusieurs spécialistes à travers des réunions et des discussions qui ont contribué à ce travail avec leur expérience et leurs conseils et agissant également en tant que tuteurs et

consultants. Finalement, à partir de la systématisation des éléments de la cadre théorique et des analyses comparatives des cas de répertoire, les variables objet d'étude sont définis. La mise en œuvre de cette procédure analytique permettra d'identifier les bonnes pratiques dans les cas d'étude.

L'objectif numéro II sera développé dans les chapitres II et III. Le Chapitre II traite de la question de l'industrie du sucre et du rhum à Cuba, de son importance et de sa contribution à la culture cubaine, en définissant le patrimoine industriel comme un élément important de l'image du pays. On décrit le processus évolutif des industries de l'île dans ce genre des productions et l'évolution des paysages associés.

Au chapitre III, sur la base des variables établies au chapitre I, le paysage de la baie de Cárdenas est caractérisé. La procédure analytique est appliquée pour déterminer les valeurs patrimoniales contenues dans le paysage et d'autres aspects utiles tels que les potentialités et les menaces présentes dans le site à travers le diagnostic.

Au chapitre IV, une fois compris le système de valeurs contenu dans le paysage, il est possible de proposer dans ce chapitre un projet de valorisation du patrimoine industriel. La conception d'un itinéraire culturel est proposée. Au cours de cette étape, le processus évolutif, les stratégies et les plans à adopter seront identifiés. Certains des principaux thèmes culturels à discuter seront examinés en fonction des éléments présents dans le paysage, ainsi que des activités connexes pouvant soutenir l'évolution de l'itinéraire en tant que projet durable.

Chapitre I

Paysages industriels et routes patrimoniales

Résumé

Le présent chapitre vise à définir la cadre théorique qui soutint l'étude à échelle nationale et internationale pour l'obtention des variables objet d'étude et l'analyse subséquente des exemples européens et du paysage en question. Afin de développer la gestion patrimoniale et la valorisation des paysages culturels, il est essentiel de comprendre quels sont les éléments qui le définissent et le caractérisent et, à partir de là, sa conversion en ressources culturelles et économiques durables. Les approches théoriques sur le sujet et le contexte historique qui les entoure seront fondamentaux pour l'obtention des variables qui les identifient et permettront l'analyse successive des cas d'étude ayant mis en place des itinéraires culturels comme stratégie de valorisation, ce qui facilitera leur compréhension de la gestion desdites variables.

1.1 Industrialisation et formes du bâti

Les derniers siècles de l'histoire de l'homme ont été entièrement conditionnés par l'activité industrielle et, avec elle, une série d'éléments ont été générés et progressivement intégrés à ce que nous appelons le patrimoine culturel. Le monde de l'industrie est aujourd'hui un matériau incontournable pour comprendre l'histoire de l'homme contemporain. Ses éléments constitutifs ont joué un rôle important dans l'évolution de nos villes, dans la formation des traits identitaires de leurs espaces et paysages et, en général, dans la définition du cadre de vie concret dans lequel s'est développée l'industrialisation. (CASANELLES I RAHÓLA, *Recuperacion y uso del patrimonio industrial.*, 1998)

L'extraction et la production de matières premières à grande échelle a modifié l'environnement naturel dès le premier moment, cela a généré la construction d'entrepôts industriels pour leur traitement et a généré la des nouvelles configurations des réseaux routiers et des nouveaux canaux de communication plus efficaces. La plus grande transformation territoriale provoquée par l'industrialisation a été causée par l'introduction du chemin de fer et la navigation maritime à vapeur, qui ont permis de raccourcir les distances et les perceptions temporaires.

Les lignes en fer se sont étendues sans difficulté à travers les zones plus plaines, puis à travers de grandes barrières géographiques qui séparaient les centres de production et les points des marchés avec la construction de ponts et de tunnels. Les docks ont étendu leurs installations afin de pouvoir recevoir les navires de plus grande profondeur, organisant dans leurs ports les premiers grands systèmes logistiques de stockage et de transfert. (CRUZ PÉREZ & ESPAÑOL ECHANIZ, 2007, p. 121)

L'industrialisation, dès ses débuts, développée sur ses besoins d'efficacité productive, a opté pour une planification territoriale conçue rationnellement pour son organisation fonctionnelle. Dans la plupart des cas, il n'y avait pas prise de conscience sur les transformations du paysage, sur lesquels il ait eu des profonds effets. (CRUZ PÉREZ & ESPAÑOL ECHANIZ, 2007, p. 122)

Le bâtiment industriel apparaît rarement isolé; généralement il est uni à d'autres installations formants de véritables groupes industriels. L'usine est comprise comme le noyau central d'un système conteneur de machines et de personnes travaillant en synchronie, liés à des ateliers, entrepôts, maisons, auberges, écoles, rues et places, lieux

de loisirs et de culte, configurant des microstructures urbaines définies comme « villes industrielles ». (HUMANES, 2007, p. 44)

Ces noyaux de population nés sous la subordination des processus industriels, générant un type d'organisation territoriale, en partant de l'échelle domestique jusqu'à l'échelle régionale. Ces ensembles ont été placés à côté des grandes installations industrielles et, comme eux, ils ont influencé l'espace d'habiter d'un certain esprit rationaliste, utilitaire et moralisateur. (CRUZ PÉREZ & ESPAÑOL ECHANIZ, 2007, pp. 120, 124) Il existait aussi d'autres populations qui n'étaient pas créées par l'insertion de l'industrie, mais l'industrie s'y adhérait à elles, changeant des éléments de leur physionomie, de leur image et de leurs traditions.

La notion de standardisation et de simplification excessive est devenue la base de l'esthétique de l'industrialisation. En général, l'utilisation d'éléments en série, en tant qu'unités structurelles de base, devient l'élément clé formel. Une des caractéristiques de l'industrialisation c'est l'homogénéisation des formes de travail et de vie qui a eu comme conséquence immédiate que la plupart des produits sont identiques à d'autres produits par la même usine. (CASANELLES I RAHÓLA, Recuperacion y uso del patrimonio industrial., 1998, p. 60)

1.2 Le patrimoine industriel

La signification de «patrimoine» est la reconnaissance collective envers ce qui nous transmet des émotions sur le passé, cette signification s'est progressivement diversifiée. L'introduction de nouvelles valeurs, comme la charge immatérielle, a encouragé la valorisation d'autres types de patrimoine. Le patrimoine industriel est la conséquence directe de la grande révolution sociale et économique de l'industrialisation.

C'est à partir de l'archéologie industrielle que l'existence de ce patrimoine a été validée. La recherche et l'étude des sites où se sont déroulés ces types d'activité, par l'archéologie industrielle, est donc ce qui permet d'établir la connaissance et les valeurs associées aux éléments de l'activité industrielle. (DAMBRON, 2004, p. 47) Sa période historique de

principal intérêt d'étude du début de la révolution industrielle jusqu'à nos jours. L'étude des expressions préindustrielles et protoindustrielles est valable aussi. Au cours de dernières décennies, les progrès de la recherche, de la coopération internationale et interdisciplinaire et les initiatives communautaires ont contribué à la reconnaissance du patrimoine industriel.

« Le patrimoine industriel comprend les sites, les constructions, les complexes, les territoires et les paysages ainsi que les équipements, les objets ou les documents qui témoignent des procédés industriels anciens ou courants de production par l'extraction et la transformation des matières premières ainsi que des infrastructures énergétiques ou de transport qui y sont associées. Il exprime une relation étroite entre l'environnement culturel et naturel puisque les procédés industriels anciens ou modernes dépendent de ressources naturelles, d'énergie et de voies de communication pour produire et distribuer des biens sur les marchés. Ce patrimoine comporte des dimensions immatérielles comme les savoir-faire techniques, l'organisation du travail et des travailleurs ou un héritage complexe de pratiques sociales et culturelles résultant de l'influence de l'industrie sur la vie des communautés et sur la mutation des sociétés et du monde en général. » (TICCIH, Julio 2003)

Ce progrès s'est bénéficié d'un corpus de références et d'orientations internationales élaborées par l'ICOMOS et de la mise en œuvre d'instruments internationaux dont la Convention du patrimoine mondial adoptée par l'UNESCO en 1972. En 2003, le Comité international pour la conservation du patrimoine industriel (TICCIH) adoptait la Charte de Nizhny Tagil, un premier texte de référence international pour la protection du patrimoine industriel. (ICOMOS, 2011, p. 2)

Dans la Charte de Burra (Australie ICOMOS, 2013), les critères d'importance du patrimoine industriel ont été établis. Le deuxième point important est l'engagement et l'éthique avec les générations passées, présentes et futures dans la sauvegarde du patrimoine. Le caractère intrinsèque de l'objet est également mis en évidence en tant que matériau de représentation ou immatériel des valeurs.

Ce patrimoine ne contient pas beaucoup d'éléments singuliers, précisément pour cela il est le représentant maximum de la mémoire collective et d'être un élément didactique pour mieux connaître la vie quotidienne et le monde du travail, qui est la base principale

de la subsistance de la société actuelle. (CASANELLES I RAHÓLA, Recuperacion y uso del patrimonio industrial., 1998, p. 63) Les communautés ayant un historial d'activités industrielles peuvent identifier avec plus de confiance leur patrimoine dans cette nouvelle économie émergente à la base de la connaissance et de la culture de travail. (STRATTON, 2000, p. 82)

1.3 Les paysages culturels

Les paysages culturels sont définis par l'UNESCO, sur la base de la vision de Carl O. Sauer⁴, qui a déclaré : «Les paysages culturels sont des biens culturels et représentent les travaux conjoints de l'homme et de la nature » mentionnés dans l'article 1 de la Convention. Ils illustrent l'évolution de la société et des établissements humains au fil des ans, influencés par les limites et / ou les avantages de l'environnement naturel et des forces sociales, économiques et culturelles successives, internes et externes ». (UNESCO, Textos básicos de la Convención de Patrimonio Mundial de 1972, 2006)

Cette conception permet de comprendre le paysage culturel en tant que document historique, sa «capacité à illustrer les éléments culturels essentiels et distinctifs de ces régions» et préconise sa protection pour maintenir la diversité biologique et culturelle. (UNESCO, Convención sobre la protección del Patrimonio Mundial, cultural y natural, aprobada en la 17a Conferencia General, 1972)

La Convention Européenne du Paysage⁵, lancée par le Conseil de l'Europe, préconise l'élargissement de la capacité symbolique du paysage, l'interprétant de ses valeurs naturalistes à sa capacité comme ressource économique pour contribuer à la consolidation des cultures locales et du bien-être social.

A partir de ce moment, le paysage acquiert sa valeur du point de vue administratif. C'est une étape importante dans le cadre de la vision objective du paysage, puisqu'elle constitue le premier traité international consacré exclusivement à la protection, à la gestion et registre des paysages européens, en lui conférant le caractère juridique qui lui fait défaut

⁴ Carl O. Sauer (1889-1975), maître de la géographie culturelle nord-américaine et fondateur de l'école de Berkeley, en Californie, a été le premier à utiliser, dès 1925, le concept de paysage culturel.

⁵ [Convention Européenne du Paysage](#), faite à Florence le 20 octobre 2000

et favorisant la coopération européenne.

C'est donc ce document un instrument de concertation de stratégies qui a apporté de nouveaux modèles de développement économique et éducatif à travers des actions de reconnaissance, d'évaluation, de protection, de gestion et de planification des paysages et du patrimoine en général.

Les dynamiques économiques et les changements organisationnels des territoires ont façonné différentes typologies de paysages au fil des années. Ses valeurs et ses critères d'authenticité se reflètent dans les traces des activités économiques traditionnelles qui servent actuellement comme références symboliques et culturelles pour leurs générations actuelles.

Ils sont considérés comme paysages industriels les territoires qui, façonnés au fil du temps par le développement d'activités industrielles ou par rapport à eux, conservent une quantité considérable d'éléments et de caractéristiques qu'illustrent la portée de ce processus historique. La matérialisation à grande échelle de son idéologie s'exprime dans le paysage configuré par ses mouvements sociaux, économiques et culturels, et, bien sûr, son interaction avec les processus de l'environnement naturel. (CRUZ PÉREZ & ESPAÑOL ECHANIZ, 2007, pp. 120, 130) C'est donc le paysage industriel une catégorie dans le paysage culturel.

De nombreuses réunions internationales et des institutions renommées telles que l'Institut d'études du paysage culturel de l'Université de Harvard, ont été consacrés à l'étude, l'appréciation, la diffusion et la consolidation de ce type de patrimoine culturel. Pour cela, le principal défi provient de leur caractérisation.

En suivant cette méthodologie scientifique, à Cuba, plusieurs chercheurs ont consacré des recherches à l'identification et à la caractérisation des paysages industriels de l'île liés à la transformation industrielle de la canne à sucre. Le Dr Gerson Herrera dans sa thèse de doctorat sur la *Mise en valeur du patrimoine de l'agro-industrie du sucre dans la province de Camagüey*, il propose la présentation et caractérisation d'ensemble du paysage à partir de trois aspects principaux :

- l'échelle de l'ensemble qui donne la morphologie à l'établissement principal et leurs régions avoisinantes (sa planification urbaine, le style architectural, l'authenticité et

l'intégrité de la zone urbaine) ;

- les composantes de la valeur du paysage (traditions, espaces verts, plantations) à l'ensemble comme un système unique - l'aménagement paysager -.

- les composantes liées à la production industrielle de sucre et de rhum et au commerce portuaire.

Dans ce dernier aspect, il faut inclure le contenu historique et patrimonial. Toutes les particularités du site doivent être basées sur les facteurs historiques, économiques et sociaux qui les conditionnent. L'analyse qualitative doit être combinée avec des plans, des images (courants et archivistiques) et des diagrammes, et les variables correspondant à chaque échelle sont définies à tour de rôle. (HERRERA P, 2008, p. 27)

1.4 Les itinéraires culturels, les routes patrimoniales

Au fil de l'histoire, de nombreuses communautés ont dû faire face à des changements dans leur structure économique, qui affectent le fonctionnement de leurs principales industries, et avec elle une rupture au niveau de leurs économies locales. L'adaptation aux changements peut également générer une avance en termes de résilience de ces communautés lorsqu'elles atteignent leurs bases économiques pour compenser les pertes causées. La clé de la réussite de ces petites villes réside dans la mise en valeur de leurs atouts et de leurs ressources distinctives en tant que stratégies de développement culturel et économique.

Le patrimoine industriel, depuis les années '90 du XXème siècle, a acquis une grande importance au sein de l'offre culturelle mondiale et notamment européenne. L'estime de certaines populations pour leur patrimoine industriel est très grande là où l'activité productive a déterminé les modes de vie de la communauté. De nombreuses zones désindustrialisées ont vu dans le tourisme industriel une opportunité économique. (CASANELLES I RAHÓLA, Nuevo concepto de Patrimonio Industrial,, 2007, p. 70)

La mise en pratique de l'idée d'un projet d'itinéraire culturel comme thème de cohésion entre les différents éléments composant du patrimoine a été possible grâce à son étude scientifique et à la mise en œuvre de la figure de protection du paysage culturel, les

programmes d'exploitation culturelle se sont matérialisés lié aux vestiges de l'industrie.

Du point de vue conceptuel, le terme "itinéraires culturels" apparaît lors du processus de proposition d'inscription du « Chemin de Saint Jacques » sur la Liste du patrimoine mondial en 1993, proposé comme un bien culturel complexe sans précédent. L'intérêt suscité par cette inscription a conduit à la réunion sur "Les itinéraires dans le cadre de notre patrimoine culturel" en 1994, par l'ICOMOS et l'UNESCO, où les premières approches d'une éventuelle nouvelle typologie du patrimoine ont été réalisées.

Ce document définit les concepts de base d'un itinéraire culturel, sa méthodologie d'étude, les critères d'identification, l'intégrité et l'authenticité, les typologies et les instruments pour sa conservation et sa gestion.

Le concept d'itinéraires culturels a été proposé comme suit: « Se révéla comme concept très fécond. Il offre un cadre privilégié pour une dynamique de compréhension mutuelle, de lecture plurielle de l'Histoire et d'une culture de paix. Il se fonde sur les mouvements de population, la rencontre et le dialogue, l'échange et l'interfécondation des cultures, dans l'espace et dans le temps. Le concept a un caractère ouvert, dynamique et évocatif qui rejoint les conclusions de l'étude stratégique globale visant une meilleure reconnaissance, dans le patrimoine, des dimensions économiques, sociales, symboliques et philosophiques et des interactions constantes et multiples avec le milieu naturel dans toute sa diversité ». (Comité Intergubernamental de protección del Patrimonio Mundial cultural y natural (WHC), 2005, p. 137)

L'itinéraire patrimonial peut être considéré comme un type de paysage culturel spécifique et dynamique, tel comme est défini dans les directives pratiques. Il est valable de souligner que la réunion de 1994 a abouti à la création du CIIC.⁶ Le Comité international des itinéraires culturels présente la Charte internationale des itinéraires culturels présentée à la 15ème Assemblée générale de l'ICOMOS en 2006 et ratifiée lors de la 16ème Assemblée générale de l'ICOMOS en 2008.

Les travaux menés par le CIIC ont abouti à des résultats substantiels dans la

⁶ Comité scientifique international des itinéraires culturels.

compréhension des cas d'étude développant l'existence d'une nouvelle typologie patrimoniale. La Charte internationale des itinéraires culturels les définit comme suit :

"Toute communication terrestre, aquatique ou autre, déterminée physiquement et caractérisée par une dynamique spécifique et une fonctionnalité historique au service d'un objectif spécifique et déterminé, qui remplit les conditions suivantes:

a) être le résultat et la réflexion des mouvements interactifs des personnes, ainsi que des échanges multidimensionnels, continus et réciproques de biens, d'idées, de connaissances et de valeurs entre peuples, pays, régions ou continents, sur des périodes de temps considérables.

b) D'avoir engendré une fertilisation multiple et réciproque, dans l'espace et dans le temps, des cultures affectées qui se manifeste à la fois dans son patrimoine matériel et immatériel.

c) Avoir été intégré dans un système dynamique les relations historiques et les atouts culturels associés à son existence. "

En plus, il existe aussi un concept très proche : les routes culturelles. *Une route culturelle pourrait aussi être définie comme un bien culturel complexe et un projet territorial, qui inclut différents aspects des expressions culturelles et est encadré dans les tendances actuelles de l'interprétation patrimoniale.* (Cultural Routes management: from theory to practice, 2015) Dont sa complexité est définie par : « le concept de route culturelle implique une valeur globale qui est supérieure à la somme de ses parties et donne à la route son sens » (ICOMOS, 2008). Et le fait que de nombreuses personnes participent à la redéfinition quotidienne de l'héritage symbolique représenté par ces objets culturels et que chacun participe en y apportant son interprétation personnelle.

Selon les plus hautes organisations responsables du patrimoine, les itinéraires culturels et le tourisme développés autour d'un thème commun sont sensiblement différents des routes culturelles. Les premiers étant constitués de créations intellectuelles et intentionnelles, tandis que les itinéraires culturels *"ne sont pas de simples itinéraires historiques de la communication qui inclut ou relie divers éléments patrimoniaux, mais des phénomènes historiques singuliers qui ne peuvent être créés avec l'imagination et la volonté d'établir des ensembles associatifs de biens culturels ayant des caractéristiques*

communes » (CIIC et ICOMOS, 2006, 2008, p.1)

Les itinéraires culturels sont une typologie du patrimoine basée sur des critères scientifiques et une solide existence historique, différente du reste des itinéraires et routes de contenu culturel et patrimonial. (MARTINEZ YAÑEZ, 2010, p. 198) Un itinéraire culturel a des limites historiques, liées au parcours pendant son période de validité. Les auteurs qui le gèrent ne peuvent pas ajouter ou retirer à libre volonté une partie de ce parcours spécifique. Dans certains cas où il n'y a plus de tronçons de l'itinéraire historique à cause des divers facteurs, en utilisant des sources d'information scientifiquement prouvées, l'itinéraire devrait être complété par des éléments modernes pour retrouver l'intégrité du bien. (MARTORRELL CARREÑO, Criterios de comparacion entre itinerarios culturales (patrimoniales) y rutas diseñadas., 2014, p. 110)

La capacité de pouvoir différencier ces deux concepts est fondamentale pour la caractérisation et la gestion de chaque type d'itinéraire dans son propre contexte. *Ainsi, la nécessité de connaître, de documenter, de conserver et de diffuser la connaissance de la valeur patrimoniale des itinéraires culturels, est très différente de la raison d'être -et du succès et de la prolifération du reste des routes culturels et touristiques- propices à la promotion d'objectifs sociaux. , culturel, politique et économique.* (MARTINEZ YAÑEZ, 2010, p. 199)

Selon Martorrell Carreño (2014, p.105) *"Il ne faut en aucun cas, confondre un itinéraire culturel avec un route touristique. Un itinéraire culturel ne peut pas répondre à une conception actuelle, elle est le résultat d'un processus historique scientifiquement étudié."* Il affirme également qu'il s'agit de voies préexistantes à toute tentative moderne d'interprétation et que leur non-patrimonialisation ne dénature pas leurs valeurs. C'est un atout culturel résultant d'un processus historique. Un itinéraire culturel est donc un bien déterminé par son agencement et son utilisation historiques. On ne le croit pas, on ne le conçoit pas, il existe.

Donc, on peut affirmer qu'un itinéraire culturel est un bien patrimonial qui s'explique autour des groupes humains qui l'ont vécu ou qui, dans le cas de tournées actuelles, continuent à l'utiliser, même s'il y a eu des variations selon le contexte actuel qui les encadre. Les communautés impliquées dans la trace historique ont un rôle authentique

qui doit être exposé par la participation du public. Ce type d'itinéraires se déroule aujourd'hui dans une nouvelle dimension d'interprétation patrimoniale.

Les Itinéraires Culturels comme catégorie patrimoniale reconnaît et met en valeur des autres catégories reconnues qui peuvent exister dans son sein. En enrichissant leur signification dans un cadre intégrateur, multidisciplinaire et partagé. Ils favorisent non seulement la compréhension et la communication entre les peuples, mais aussi la coopération à divers échelles pour la conservation du patrimoine. (ICOMOS, 2008)

1.5 Les itinéraires culturels et ses classifications

Malgré les concepts définis, il existe des biens inscrits sur la Liste du patrimoine mondial sous la typologie du paysage culturel, sans aucun doute moins conflictuels, même dans le cas de lieux pouvant être considérés comme des sections d'un itinéraire culturel. (MARTINEZ YAÑEZ, 2010, p. 199) Cependant, l'indépendance conceptuelle et substantielle des itinéraires culturels par rapport aux paysages culturels consiste en ce que l'itinéraire culturel a généré et continue de générer des paysages culturels. Mais cela ne se produit pas dans l'autre sens. (MARTORRELL CARREÑO, Criterios de comparacion entre itinerarios culturales (patrimoniales) y rutas diseñadas., 2014)

Selon Martorell Carreño (2014), un paysage culturel est un environnement naturel où l'homme a développé une œuvre en modifiant sa morphologie à des fins pratiques. Un itinéraire culturel, par contre, est un travail humain dont l'essence est la communication, le transfert des hommes et des biens, avec tout ce que cela implique. Lorsque l'être humain trace un itinéraire culturel, il ne le fait pas avec l'intention manifeste d'influencer l'environnement. Au milieu de ce parcours, il a adapté certains points pour son approvisionnement et a même établi des villes ou des noyaux au sein de la route.

Cependant, il faut faire attention à l'utilisation des termes, car dans la littérature française et anglaise, les termes «itinéraire» et «route» sont utilisés indifféremment. Dont un exemple est l'encadré 1 : *Itinéraire culturel certifié*, dans le livre (Cultural Routes management: from theory to practice, 2015, pp. 16, 17) où les concepts attribués à ces termes sont synthétisés dans différentes régions ayant des réseaux patrimoniaux autour

d'un ou plusieurs sujets connexes entre elles.

Toutefois, et pour ne pas exclure les cas patrimoniaux, Eleonora Berti, dans son article intitulé *Définir les itinéraires culturels du conseil de l'Europe*, publié dans l'ouvrage (Cultural Routes management: from theory to practice, 2015, p. 14), commente que le terme "itinéraire" ne doit pas être limité à la seule zone physique (parcours). Il doit être utilisé aussi de manière plus générale et conceptuelle, par exemple pour désigner un réseau de sites ou de zones partageant un thème culturel commun et pouvant adopter des dynamiques différentes en fonction de l'identité de chaque site particulier.

Pour leur part, ils défendent la classification des itinéraires en fonction de: conception et structure, thème commun, selon le territoire, ou en fonction de leurs origines communes et de leur configuration actuelle, ou simplement de l'infrastructure conçue en fonction du visiteur. (UNWTO, 2015, p. 39) Leurs classifications sont établies dans un contexte plus générique et sur la base de la manière dans laquelle l'itinéraire traverse le territoire. Il y a ensuite les itinéraires territoriaux, les itinéraires linéaires et les itinéraires sous forme de réseau ou en archipel.

Les itinéraires territoriaux sont basés sur le thème commun qui partage un territoire et par lequel différents chemins sont proposés pour découvrir la culture des communautés proches les unes des autres. Le thème culturel commun proposé permet d'apprendre à connaître son patrimoine, ses techniques de production, son architecture, ses modes de vie, ses légendes et ses mythes.

D'autre part, les itinéraires linéaires sont définis par des infrastructures historiques, telles que les routes commerciales, et peuvent atteindre des communautés très éloignées géographiquement. Ces itinéraires, à leur tour, ont été les éléments qui ont configuré différents paysages autour d'eux et sont développés de manière linéaire entre plusieurs régions et pays. En eux, leur charge sémantique peut être perçue à travers une interprétation du paysage.

Les itinéraires en réseau, ou archipels, par leur irrégularité de ses localisations géographiques, donc ils ne sont pas caractérisés par leur continuité territoriale, sont plutôt liés d'une façon virtuelle. Ils sont composés de biens isolés ou regroupés à différentes

échelles, liés entre eux par un thème commun. Les biens patrimoniaux composants du réseau peuvent être classés d'icônes, en seyant des éléments relevant dans l'image de leurs territoires, et qui permettent de comprendre les symboles qui constituent le paysage et lui donnent son sens.

Ces itinéraires peuvent devenir si divers et complexes que pour préparer un système d'interprétation patrimoniale de leurs éléments constitutifs dans chacun de ses territoires, il est nécessaire de comprendre le rôle du bien dans la culture locale, l'histoire territoriale et l'identité de ses communautés. (Cultural Routes management: from theory to practice, 2015, p. 22)

Enfin, on peut en déduire que les points d'intérêt qui constituent les itinéraires conçus et les routes touristiques sont établies selon les critères de ceux qui les dessinent. Son essence même ne repose pas nécessairement sur un caractère unitaire. S'il existe une logique de voyage, établie par un thème commun, une chronologie ou un itinéraire historique ; ils peuvent y être associés de manière arbitraire bien qu'ils n'aient pas été liés historiquement. Par conséquent, ils peuvent ou non couvrir certains biens pour des raisons fonctionnelles, choisis par la personne responsable de la conception.

1.6 La signification culturelle et la mise en valeur du patrimoine

Les contributions générées par les industries au cours des deux derniers siècles représentent un lien essentiel dans l'histoire de l'humanité pour comprendre l'évolution de notre société. Peu à peu, son acceptation et sa considération dans le cadre de la culture universelle deviennent plus nécessaires à la recherche des racines et identités. Chaque lieu qui nous entoure a une identité unique, composée de toutes les valeurs sociales et culturelles développées au cours de son histoire et qui donnent un sens à la société.

Pour procéder à la gestion d'une place de valeur du patrimoine culturel, la première étape consiste à identifier et à argumenter pourquoi un lieu est important et quels sont les éléments qui lui donnent cette importance et comment ils le font. (WORTHING & BOND, 2008, p. 2)

Un site est considéré comme ayant une signification culturelle lorsqu'il comporte un groupe de valeurs qui attribuent une certaine "importance culturelle". L'idée de signification culturelle a été utilisée pendant un certain temps, mais son utilisation notoirement appliquée pour la première fois était de faire référence à la gestion d'un lieu, dans la Charte de Burra. (ICOMOS A. , 1999)

La signification culturelle des paysages industriels repose sur la capacité de lecture et d'interprétation de ses éléments constitutifs et leurs conditions actuelles. Dans ce sens, le rôle des artefacts et des bâtiments est fondamental par rapport à leur environnement ; sa position dans l'organisation du territoire, sa représentation dans l'espace social et ses conséquences culturelles. Ils sont un ensemble d'objets, de processus, de caractéristiques, de relations et d'autres aspects qui matérialisent l'industrialisation en tant que paysage. Sa principale contribution peut être résumée autour de son concept de progrès et de sa matérialisation dans le paysage. (CRUZ PÉREZ & ESPAÑOL ECHANIZ, 2007, pp. 130 - 131)

Dans la plupart des cas, le patrimoine industriel bâti ne présente pas de caractéristiques extraordinaires. Dans ses cas exceptionnels, sa plus grande importance sera donc de comprendre son impact d'implantation dans un lieu particulier. D'une manière générale, il est difficile d'avoir des éléments singuliers sur le même territoire dans le même pays, à moins que leurs caractéristiques architecturales soient pertinentes ou que tous les éléments de la période d'activité industrielle aient été entièrement conservés ou que l'activité soit unique dans tout le territoire.

Le nombre d'éléments de la même typologie existant sur le territoire déterminera le niveau d'intervention pour sa conservation, étant sélectif en termes de préservation des spécimens. Pour faire une sélection, un inventaire sera essentiel puis déterminera les typologies du territoire et ses particularités, le fardeau historique vis-à-vis de sa communauté, sa valeur esthétique, etc.

L'importance des différents paramètres dépendra de la question de savoir si le bien doit être considéré comme ayant une importance locale, régionale ou nationale. (CASANELLES IRAHÓLA, Recuperacion y uso del patrimonio industrial., 1998, p. 61)

La décision de la communauté sera essentielle dans le processus, après tout, ce sont eux qui doivent décider avec quel héritage ils se sentent identifiés et veulent rester.

Le patrimoine, en tant que construction sociale, signifie reconnaître non seulement les représentations des groupes dominants, mais aussi celles des groupes insuffisamment répandus, ceux des minorités (FERNÁNDEZ-BACA CASARES, 2007, p. 56) Pour Benito (2002), il y a un intérêt croissant pour l'étude et l'intégration de la culture industrielle dans les plans territoriaux.

Selon cet auteur, son évolution intervient depuis le début des années '80, lorsque le traitement des ruines industrielles n'était pas à des fins patrimoniales, mais plutôt comme une ressource au service de politiques d'action régionales. Dont visent éviter la dévaluation de l'image des zones touchées par la désindustrialisation.

L'éveil d'une conscience du patrimoine industriel dans la population et dans les entreprises contribue au succès de sa conservation. Dont, la connaissance approfondie de l'histoire industrielle il est nécessaire pour comprendre l'intérêt patrimonial des constructions ou des sites industriels. (ICOMOS, 2011, pp. 4, 7) Il doit être perceptible aux yeux de la population et il est nécessaire de l'expliquer dans toute sa dimension technique et sociale. Cette considération est celle qui doit guider toute politique de préservation dudit patrimoine. (CASANELLES I RAHÓLA, Recuperacion y uso del patrimonio industrial., 1998, p. 62)

Les deux aspects plus précieux dans le sauvetage du patrimoine industriel, et qui ont mieux contribué au concept du tourisme du patrimoine industriel, ont été le fait de vivre des expériences personnelles de la réalité auprès des familles et d'une grande partie de la population, ainsi que de fournir suffisamment avantages pour améliorer la qualité de vie des habitants. Dans le cas des paysages industriels, sa spécificité réside dans les caractéristiques du secteur industriel qui l'a créé, ce qui détermine sa compréhension en tant que processus culturel. (CRUZ PÉREZ & ESPAÑOL ECHANIZ, 2007)

Les valeurs qui donnent une exceptionnalité, ou tout au moins des particularités uniques d'un paysage est défini par une série de paramètres spécifiques au patrimoine industriel. Tels que la technologie, des solutions d'ingénierie, sa capacité la productivité, la qualité des espaces générés, la relation avec l'environnement et avec l'évolution historique du

site, les expressions sociales, les stratégies économiques développées, entre autres.

Du à que les actions de conservation peuvent par elles-mêmes montrer l'existence, dans un certain endroit, une activité productive et non sur son fonctionnement ou la complexité des relations dans l'espace, il est nécessaire d'interpréter élément particulier dans leur environnement.

En plus du patrimoine matériel lié aux procédés et techniques de l'industrie, il y existe un patrimoine immatériel lié aux savoir-faire, à la mémoire ou à la vie sociale des ouvriers et de leurs communautés. Sa reconnaissance affective éveillera l'intérêt pour son étude, révélant toute une histoire pleine d'aspects socio-économiques, technologiques, culturels, architecturaux et urbains, etc., jusqu'à son évaluation actuelle en tant qu'atout patrimonial. (HUMANES, 2007, p. 43)

La perspective de la valorisation patrimonial est loin d'être simple : les phénomènes de transformation urbaine sont faits si rapides, qui ne pas permettent le conditionnement culturel et professionnel qui pourraient aider à développer une « culture d'appréciation » capable d'interagir positivement la population avec la récupération et de remise à neuf des zones et des objets obsolètes. (FONTANA, 2017)

Dans le cas des itinéraires culturels, la construction du projet doit s'appuyer sur un sentiment très réel d'appropriation et d'identification par la communauté locale. Les communautés doivent comprendre la proposition, voir comment elles vont en bénéficier et, à leur tour, soutenir le groupe qui développe le projet.

Par conséquent, les groupes devraient chercher une base large avec des compétences et des intérêts de haut niveau. Le moyen le plus efficace d'aller de l'avant consiste à créer un groupe de pilotage du projet représentatif de tous les intérêts locaux clés et à faire participer véritablement la communauté : le groupe doit être multidisciplinaire. (STRATTON, 2000, p. 76)

1.7 Le système de valeurs

La valorisation progressive du patrimoine industriel part des deux aspects : la prise en

compte esthétique de ses composants et de ses apports quantitatifs et, d'autre part, la nature émotionnelle du phénomène lui-même en tant qu'élément formateur d'idiosyncrasies mémorables et de souvenirs du passé. Que peut-on synthétiser en valeurs matérielles et immatérielles. (HUMANES, 2007, p. 43)

Un point de départ largement utilisé pour procéder à la mise en valeur des biens patrimoniaux consiste à établir les critères de sélection. Pour la protection juridique du patrimoine industriel, il est recommandé de construire des catégories d'évaluation en fonction de leur nature.

Cependant, les organismes internationaux chargés de la protection et de la mise en valeur du patrimoine culturel, au sein desquels le patrimoine industriel est pris en compte, disposent d'une législation pour identifier leurs valeurs et leur protection. Il existe actuellement un système de classification unique pour toutes les expressions du patrimoine culturel et historique. Ce système est résumé dans les tableaux 2 et 3 du document (Recording and conserving Ireland's industrial heritage. An introductory guide., 2002, pp. 14 , 37)

La conception de la méthode est organisée sous la forme de question dirigée pour répondre à ses attributs. Il est divisé en valeurs intrinsèques et contextuelles. Les valeurs intrinsèques doivent exprimer les qualités esthétiques, les qualités physiques, l'intérêt historique, technique et scientifique, social, l'âge et la rareté, ainsi que l'environnement. Les contextuelles sont liés leur environnement et à la trajectoire de l'objet dans le temps, en accordant une attention particulière au processus de la vie plutôt qu'à ses origines. (HAMOND & McMAHON, 2002)

Définir les variables qui décrivent ces valeurs est essentiel pour reconnaître le potentiel de l'objet d'étude en termes de valeur.

- Urbain contextuel : il fait référence aux qualités du paysage avec son environnement immédiat et à sa contribution au renforcement du paysage urbain-rural. Donc il faut évaluer ensuite la mesure de contribution à l'identité et de l'intégration dans le paysage, et sa capacité d'adaptation à de nouvelles fonctions axées sur le développement culturel, protection de l'environnement et la viabilité économique.

- Architectural : Fait référence au niveau de l'exceptionnalité des paysages patrimoniaux,

en ce qui concerne des aspects tels que la qualité du style, rez-de-composition et façades en cas de propriété, spatialité, matériaux, valeur typologique, l'emplacement en place ou d'une autre particularité pertinente. Il est intéressant de détecter si le caractère et l'unicité du paysage ont le potentiel de devenir une destination motivante pour attirer les visiteurs.

• Historique, social, culturel : désigne les éléments de témoignage de l'organisation sociale ou du mode de vie qui ont configuré la mémoire collective et l'utilisation sociale actuelle. Elle reflète le sens qu'elle a pour la communauté en général, l'histoire des activités industrielles en particulier, son identité locale et sa vocation productive, et une attraction touristique culturelle.

Selon les bases établies par le Plan National du Patrimoine Industriel de l'Institut Espagnol du Patrimoine Historique depuis 2001. Ces critères sont divisés en trois sections : A) valeur de témoignage, singularité et / ou représentativité typologique, authenticité et intégrité; B) Valeur historico-sociale, technologique, artistique-architecturale et territoriale; C) Possibilité de restauration intégrale, état de conservation, plan de faisabilité et de rentabilité sociale, situation juridique.

Les critères établis dans le premier paragraphe A) font référence à l'importance de l'élément par rapport aux autres éléments du même type ou de genre, et comparativement a été évalué et qualifié. Soit comme vestige de témoignage dans un environnement plus ou moins immédiat, que ce soit par sa singularité ou représentativité d'un genre architectural spécifique, soit en répondant aux caractéristiques qui définissent un type de bâtiment, soit en préservant ces caractéristiques sans chevauchement des contaminations d'autres périodes.

Les critères proposés dans la deuxième section B) se réfèrent à leur valeur historique et sociale dans une période et une société donnée. Peut-être à sa valeur technologique en réponse au développement et à l'évolution de l'industrie et de l'art de la construction ; la valeur artistique des formes et des manières de construire représentatives, des paradigmes de l'ère mécanisée, à savoir la fonctionnalité, la rationalité, la transparence et la sincérité ; à sa relation avec le territoire bâti, à ses implications et à ses dérivations par rapport à d'autres éléments réunis pour définir un paysage industriel.

Les critères proposés dans la troisième section C) se réfèrent à ses possibilités futures, à son niveau de conservation, à sa possibilité de restauration intégrale (meubles-

immeubles), à sa situation juridique et enfin à l'existence de certaines études ou des plans stratégiques qui évaluent sa viabilité et sa rentabilité sociale. (CIVERA, 2007)

Résumant ces deux points de vue sur la valorisation du patrimoine industriel et de ses paysages (contextes), pour sa juste évaluation, ils y existent des éléments définissant sa pertinence en tant que modèles culturels :

- sa localisation dans un contexte spécifique, sa valeur globale supérieure à la somme des éléments qui le composent
- Son contenu patrimonial, matériel et immatériel, qui à son tour donne un sens au contexte et est inhérent à l'histoire de sa communauté. Il représente la valeur esthétique, sociale, technologique, économique et culturelle.
- Son caractère dynamique à travers lequel se crée une culture et un mode de vie évoluant dans le temps.

1.8 L'interprétation culturelle

Comment réveiller un territoire sans prendre en compte sa vie passée ?

Assumer le patrimoine industriel et le charge social de ses espaces est le meilleur moyen d'éviter de tourner le dos à l'histoire et à l'identité. Et de là, dotés de nouvelles significations, loin de l'objectif pratique pour lequel ils ont été créés, les vestiges liés à l'industrie et à la vie autour de lui doivent trouver leur identité et configurer un nouveau paysage, une nouvelle histoire, éducation et culture.

*Du large éventail de preuves matérielles et des valeurs immatérielles * des peuples et des civilisations du passé qui perdurent, le choix de ce qu'il convient de préserver, de le préserver et de le présenter au public sont des éléments d'interprétation du site. Ils représentent la vision de chaque génération de ce qui est significatif, de ce qui est important et des raisons pour lesquelles les matériaux du passé doivent être transmis aux générations futures. (ICOMOS C. C., 2008)*

L'interprétation culturelle du patrimoine historique, à l'instar de la science qui étudie la

réalité historique d'un peuple ou d'une communauté, est l'instrument à partir duquel les personnes découvrent et façonnent leur identité et enrichissent d'autres domaines de connaissances connexes. Il existe différents types d'interprétation et, comme il est mentionné dans l'article de Carrier "Théorie et pratiques d'interprétation" (CARRIER, 1998). Ils sont classés comme suit :

Interprétation émotionnelle : C'est toute représentation qui cherche à produire une sensation dans le spectateur, à provoquer une émotion et à éveiller son émotivité.

Interprétation idéologique : c'est la construction d'une histoire qui intègre l'objet d'étude, une explication, une chronologie, un environnement, un contexte avec les arguments scientifiques qui légitiment le discours.

Interprétation instrumentale : Est-ce la présentation qui vise à aider le spectateur dans sa capacité à percevoir et à mieux voir, et à vous aider à déchiffrer la complexité du visible. Promouvoir l'appréciation du patrimoine nécessite d'établir les bases conceptuelles, une terminologie normalisée et des principes convenus sur l'interprétation et la présentation du patrimoine.

Dans cette optique, les fondements de l'interprétation patrimoniale ont été établis dans la Charte de l'ICOMOS pour l'interprétation et la présentation des sites du patrimoine culturel.⁷ En cela, des concepts de base tels que *l'Interprétation* sont définis.

Pour eux le terme *Interprétation* fait référence à toutes les activités potentielles menées pour sensibiliser le public et promouvoir une meilleure connaissance du site du patrimoine culturel. A savoir des publications imprimées et électroniques, des conférences, des installations sur site, des programmes éducatifs, des activités communautaires ainsi que des programmes de recherche et de formation, des systèmes et des méthodes d'évaluation continue du processus d'interprétation en lui-même. (ICOMOS C. C., 2008)

⁷ Lettre de l'ICOMOS pour l'interprétation et la présentation des sites du patrimoine culturel. Préparé sous les auspices du Comité scientifique international de l'ICOMOS pour l'interprétation et la présentation des sites du patrimoine culturel, ratifié par la 16ème Assemblée générale de l'ICOMOS, Québec (Canada), le 4 octobre 2008.

Le concept de *Présentation* se concentre plus spécifiquement sur la communication planifiée du contenu interprétatif en fonction des informations interprétatives, de l'accessibilité physique et de l'infrastructure d'interprétation des sites du patrimoine. Il peut être transmis par divers moyens techniques, notamment des éléments tels que des panneaux d'information, des expositions de type musée, des parcours balisés, des conférences et des visites guidées, des pages Web et multimédia. (ICOMOS C. C., 2008)

L'Infrastructure interprétative : désigne les installations physiques, l'équipement et les espaces patrimoniaux ou les espaces connexes pouvant être utilisés spécifiquement à des fins d'interprétation et de présentation, y compris les nouvelles stratégies d'interprétation et les technologies existantes. (ICOMOS C. C., 2008)

Pour assumer l'interprétation d'un site historique au sein de sa conservation, l'ICOMOS propose 7 objectifs et principes d'action qui garantissent le développement correct de l'action interprétative du patrimoine. De manière globale, il est résumé en garantissant l'accès et la compréhension, les sources d'information, l'attention à l'environnement et au contexte, la préservation de l'authenticité, la présence d'un plan de durabilité, le souci d'inclusion et de participation, Importance de la recherche, de la formation et de l'évaluation. (ICOMOS C. C., 2008)

La création et l'évolution d'une culture générale basée sur la reconnaissance des éléments d'identitaires de la vie de ses habitants et le territoire en général, est réalisé en créant des activités d'interprétation qui favorisent ces pratiques dans le domaine artistique et intellectuel. L'activité d'interprétation permet de comprendre les effets des actions quotidiennes, les participants s'engagent dans la conservation du site et l'environnement devient un aspect clé de sa continuité.

L'interprétation culturelle, soutenue par la pluridisciplinarité et les nouvelles technologies associées, a permis de promouvoir le monde des musées spécialisés sur la thématique des usines. Il existe des sites présentant des vestiges de l'activité industrielle, qui sont présentés comme des musées territoriaux, avec des unités annexées sous forme de centres d'accueil liés au reste du patrimoine régional. Dans le cadre de ces utiles d'interprétation sont inclus des publications, des salles de conférence sur place, des programmes éducatifs, des activités communautaires, ainsi que la recherche, les programmes de formation et des

systèmes et méthodes d'évaluation en cours du processus d'interprétation sont inclus dans lui-même. (ICOMOS C. C., 2008)

La force des lieux réside dans la compréhension, à travers les vestiges matériels d'un certain lieu, de la vie et du travail qui se sont développés. L'existence de tout objet lié à la production industrielle est un témoignage susceptible d'attirer un questionnement de sa signification.

Sa valeur didactique est applicable sur trois axes principaux. Le premier est celui de la technologie, capable de représenter l'ingéniosité humaine dans les processus de technification. La seconde est sociale, à travers le reflet des conditions de travail et de vie, des conflits et des traditions qu'elles génèrent. Le troisième est l'environnement, plus précisément celui lié à l'impact des actions productives humaines dans leur environnement. Ces axes peuvent être vus dans la dimension temporelle et spatiale, montrant même leur évolution dans le temps et leur extension au niveau territorial. (CASANELLES I RAHÓLA, Nuevo concepto de Patrimonio Industrial,, 2007, p. 67)

Expliquer l'impact positif à l'échelle territoriale de la présence d'une industrie nécessite un discours plus complexe. Le phénomène d'industrialisation en soi complexe, rapporté de l'activité de l'usine à la vie sociale du travailleur, commence déjà à transmettre des stèles du paysage industriel et la profondeur de l'impact physique et social dans une communauté. (CASANELLES I RAHÓLA, Recuperacion y uso del patrimonio industrial., 1998, p. 62)

Les groupes les mieux conservés dans toute leur extension productive et sociale représentent de manière plus complète les discours sur l'industrie qu'ils développent. Les discours d'interprétation ne doivent pas être basés sur la simple présence d'objets, d'artefacts ou d'installations, mais doivent également contenir d'autres références pouvant servir à cet égard. Vos contributions et points de vue peuvent être compris grâce aux témoins matériels qui restent dessinés dans le paysage actuel. (CRUZ PÉREZ & ESPAÑOL ECHANIZ, 2007, p. 128)

La connaissance de l'histoire de l'industrialisation implique la compréhension des conflits entre les pays et le marché, ainsi que les conséquences. Les principaux outils de

transmission des connaissances industrielles sont la muséalisation de sites de production et de centres d'interprétation lorsque l'objet immobilier doit être expliqué. Les centres d'interprétation ont leur raison d'être dans les bâtiments réutilisés et il est nécessaire qu'ils soient situés dans un lieu où l'histoire du lieu est visualisée, dans les grands centres de production et dans les territoires où il existe un paysage industriel. Dans ces deux derniers endroits, il est nécessaire d'établir des itinéraires avec les explications nécessaires dans chaque point d'intérêt. (CASANELLES I RAHÓLA, 2007, p.68)

Les bâtiments, la machinerie et les vestiges matériels de l'activité constituent les éléments visibles qui permettent le plus facilement la recréation du système productif en question. La conservation de tous les éléments qui font partie du système des activités productives obsolètes, et même des bâtiments industriels d'une valeur artistique insignifiante, est importante dans l'identité collective d'un groupe social.

Certains auteurs suggèrent qu'il y a une dimension sociale perceptive dans le monument qui est essentielle lors de l'évaluation d'un bâtiment industriel, il est donc toujours prudent de préserver quelque chose que la communauté a créé et considère essentiel pour son identité culturelle. (CAPEL, 1996) (DEL POZO, 2002)

Les groupes industriels doivent montrer non seulement la valeur contenue dans leurs artefacts physiques, tels que les réalisations technologiques, mais aussi leurs influences sur l'identité de ceux qui leur ont donné une raison d'être. Le lien entre les objets et la communauté doit être suffisamment fort pour démontrer le poids de l'activité industrielle dans la conformation culturelle de son idiosyncrasie et de son identité. Un héritage sans héritiers identifiés manque de sens de la conservation.

Les organisations nationales et internationales chargées de la conservation patrimoniale devraient d'exploiter l'utilisation de ces sites à des fins éducatives pour le grand public et les milieux spécialisés. La création de programmes et d'équipements pour la mise en valeur du patrimoine industriel doivent être encouragés ; par exemple, les visites de sites en activité qui en exposent le fonctionnement et les récits ou le patrimoine immatériel associés à leur histoire, leurs machines ou leurs procédés, les musées de ville et les centres d'interprétation industriels, les expositions et les publications, le web ou des itinéraires régionaux ou transfrontaliers. Ces programmes de diffusion devraient être situés

préférentiellement sur le site patrimonial où le processus d'industrialisation s'est déroulé et où il peut être le mieux présenté. (ICOMOS, 2011, p. 7)

L'une des meilleures situations pour le patrimoine industriel est la possibilité de le transformer en musée. Il faut bien recréer ce qu'on veut communiquer pour que les objets soient plus qu'observables, bien compris. Chaque objet en soi même peut avoir plusieurs discours. Si la volonté est seulement de montrer comment une certaine usine a fonctionné techniquement, à partir de laquelle la plupart de ses éléments sont conservés, le défi n'exige pas trop d'effort. Il n'est ni possible ni soutenable de tout transformer en musées et, par conséquent, la préservation d'un nombre important d'éléments du patrimoine industriel doit se faire par la réutilisation pour d'autres fonctions, publiques ou privées. (CASANELLES I RAHÓLA, Recuperacion y uso del patrimonio industrial., 1998, p. 62)

Pour les itinéraires culturels, il est important de refléter l'intégralité du processus d'échange qui s'est produit et les courants de pensée, religieux, artistiques et autres, qui expliquent les atouts qui le représentent. (MARTORRELL CARREÑO, Criterios de comparacion entre itinerarios culturales (patrimoniales) y rutas diseñadas., 2014, p. 111) Il est très pratique de créer des centres d'interprétation. Celles-ci doivent être pensées sur la base de la représentation historique du territoire. La présence d'itinéraires avec des points d'information et même une réinterprétation in situ en fonction des caractéristiques du territoire en question. Expliquer le territoire, son histoire, l'interrelation de ses éléments patrimoniaux et sa société de répercussion ; tout cela est représenté dans le paysage. (CASANELLES I RAHÓLA, Recuperacion y uso del patrimonio industrial., 1998, p. 63)

1.9 Méthodologie de conception des itinéraires culturelles

Un projet de développement basé sur un itinéraire culturel commence par la reconnaissance scientifique du processus de communication (avec toutes ses composantes) qui a eu lieu tout au long de son parcours physique, ainsi que par la détermination des éléments du patrimoine matériel et immatériels liés à son fonctionnement.

Chaque conception de l'itinéraire culturel doit répondre à une série de critères⁸ d'éligibilité et à un autre groupe de critères pour sa gestion, inclus dans la (Resolution CM/Res(2013), 2013).

Unifier les critères d'évaluation de chacun des éléments patrimoniaux, concilier la conservation et la préservation de ce patrimoine avec les intérêts urbains et sociaux devrait être le point de départ de chaque intervention future. Par conséquent, à court terme, les objectifs de la valorisation du patrimoine industriel du paysage en question devraient être les suivants : 1) mieux connaître l'histoire et l'impact social de l'architecture industrielle ; 2) définir les critères d'évaluation pour le catalogage et l'enregistrement, et 3) poser les bases de sa préservation et de sa gestion.

Chacun des critères répond à un objectif spécifique que les routes doivent remplir. L'échelle géographique est fondamentale, notamment sur la question de l'intégration de plusieurs régions, comme l'un des principaux objectifs de la création du programme de cohésion territoriale. (IEIC, 2015, p. 36) Pour la conception du parcours, il y a 5 étapes fondamentales :

- la définition du sujet à discuter,
- l'identification des éléments du patrimoine liés au thème choisi,
- la création de statuts juridiques permettant le développement du projet,
- la coordination des actions communes, à savoir partenariats, financement et coopérations
- Développer une perspective commune du projet dans les différentes régions qui le composent.

Toutes ces étapes sont résumées dans le tableau n ° 1 : *Actions to be undertaken by Cultural Routes* (Conseil de l'Europe, 2015)

⁸ Themes must satisfy all of the following criteria:

1. the theme must be representative of European values and common to at least three countries of Europe;
2. the theme must be researched and developed by groups of multidisciplinary experts from different regions of Europe so as to ensure that the activities and projects which illustrate it are based on consensus;
3. the theme must be illustrative of European memory, history and heritage and contribute to an interpretation of the diversity of present-day Europe;
4. the theme must lend itself to cultural and educational exchanges for young people and hence be in line with the Council of Europe's ideas and concerns in these fields;
5. the theme must permit the development of initiatives and exemplary and innovative projects in the field of cultural tourism and sustainable cultural development;
6. the theme must lend itself to the development of tourist products in partnership with tourist agencies and operators aimed at different publics, including school groups

Une fois les éléments patrimoniaux ont été identifiés et le parcours est virtuellement tracé, il convient de construire un récit sur les sites et les éléments patrimoniaux pour illustrer leur importance et leur impact sur le développement de leurs communautés. Dans le cas d'itinéraires culturels, le récit doit être construit-en suivant le chemin réel de l'objet à évaluer (pour l'objet d'étude ça sera la production de sucre et de rhum, dont son discours devra montrer la configuration du paysage à travers les étapes productives et leurs espaces conteneurs).

Une fois le discours est créé, les actions d'évaluation patrimoniale à l'appui de sa démonstration devraient être planifiées. Il faut d'abord et d'urgence procéder à l'inventaire des biens de valeur existants ; deuxièmement, mener des études sur le contexte historico-économique et culturel dans lequel elles ont été produites et sur leur importance du point de vue productif et social. (Capel, 1996)

Pour une bonne gestion du paysage, il est nécessaire d'établir des critères d'action avec une rigueur scientifique. Pour cela, il est crucial d'être conscient de la valeur des paysages et de réaliser une description détaillée avec des bases théoriques de leur importance au niveau économique, historique, social et environnemental. (ZOIDO NARANJO, 2001, p. 276) Il faut être pleinement conscient de la valeur des paysages, savoir les décrire en détail et les expliquer avec une rigueur scientifique, comprendre pourquoi ils sont appréciés et pouvoir définir les critères généraux d'action dans ils et les mesures pour le développement adéquat des activités effectuées quotidiennement.

Depuis quelques années, les experts insistent sur le fait que les inventaires du patrimoine doivent contenir des propositions d'utilisation et d'exploitation. L'attention sur l'énorme importance des objets apparemment modestes de la culture matérielle du passé et la nécessité de protéger et de préserver les mêmes activités qui ont produit ces objets.

L'activation des ressources par la mise en œuvre de l'itinéraire nécessite une analyse objective des limites et des conditions nécessaires pour que cette idée puisse être convertie en un produit viable. Cela nécessite la création d'un plan de travail et d'études spécifiques impliquant la communauté dans la définition des activités qui seront développées dans leur région. Par contre, si les acteurs locaux ne manifestent aucun intérêt pour le projet,

la possibilité de réussite est presque nulle. Promouvoir les activités de participation sociale, guidées par des experts ; Il est essentiel que les intérêts de la population soient réellement pris en compte.

Des autres aspects méthodologiques liés aux projets des itinéraires culturels

Étant donné la complexité des aspects historiques, sociaux, économiques et techniques, entre autres, qui peuvent favoriser la conceptualisation d'un itinéraire culturel, il est nécessaire d'aborder le projet avec diverses activités, de manière coordonnée, en des points importants pour leur compréhension. Les cartes et les techniques d'organisation de l'information sont indispensables lors des précédentes réunions de coordination entre les responsables de la mise en œuvre du projet. (CASANELLES I RAHÓLA, *Recuperacion y uso del patrimonio industrial.*, 1998)

Les visites touristiques doivent être compatibles avec les politiques de conservation des biens, des études d'impact environnemental et culturel et de capacité de charge doivent être réalisées, qui doit être intégrées dans les plans territoriaux. Les visiteurs devraient avoir la possibilité de connaître la signification et la valeur historique de l'itinéraire en tant que facteurs prioritaires à préserver. (MARTORRELL CARREÑO, *Los itinerarios culturales como categoria del patrimonio cultural: Su importancia como fuente de proyectos multinacionales de desarrollo.*)

Un autre facteur méthodologique à considérer est que, si possible, le travail doit être en abordant l'itinéraire dans ses différentes sens et directions, évitant ainsi que l'étude des sujets liées à la thématique principal soient isolées d'entre eux, et restent des aspects en dehors du travail des connaissances et de la recherche.

Parmi les éléments qui servent pour identifier et préserver l'authenticité des itinéraires culturels, la Charte internationale déclare, plus précisément, qu'il est nécessaire d'examiner dans chacune des sections, ses éléments définitoires et ses composants distinctifs et les valeurs matérielles et immatériels associés qui, pris ensemble, représentent leur valeur universelle exceptionnelle. (CIIC et ICOMOS, 2006, 2008)

L'ERIH (European Route of Industrial Heritage), est un réseau d'informations touristiques sur la culture et l'héritage industriel qui propose actuellement plus de 1,633 sites dans 47 pays d'Europe dont 103 sont des points d'ancrage, en seyant au même temps le plus grand point d'ancrage du patrimoine industriel européen. Chacun des sites est rattaché à l'une des thématiques qui présentent la diversité de l'histoire industrielle et ses origines partagées.

ERIH a créé les points d'ancrage. Ils sont des points de départ simultanés pour une variété de routes régionales. Celles-ci constituent un élément essentiel dans la construction des itinéraires. Ils organisent l'histoire complète du patrimoine à valoriser, offrant un aperçu général de ce qui est à la disposition des utilisateurs, que ce soit au niveau local ou régional. Les visiteurs de tous âges peuvent revivre leur patrimoine industriel grâce à des visites guidées fascinantes, des présentations multimédias passionnantes et des événements spéciaux extraordinaires. Les points d'ancrage sont des sites d'une importance historique exceptionnelle en termes de patrimoine industriel, car ils doivent pouvoir offrir une expérience de qualité aux visiteurs. Ce sont donc des repères du patrimoine industriel. (The milestones of european industrial heritage: Anchor points. Selection and criteria procedure.)

Les points d'ancrage doivent répondre aux exigences de qualité et aux critères de sélection définis dans le plan directeur ERIH. En raison des différences nationales et d'autres facteurs, ERIH est conscient que pas nécessairement tous ces éléments peuvent toujours être respectées, mais les critères sont remplis plus, mieux. Le point d'ancrage idéal doit être un site historiquement authentique avec une valeur symbolique et une importance pour l'histoire industrielle.

Toutefois, si le site est un nouveau bâtiment, son attrait, son contenu et sa présentation seront déterminants. Doit être capable de raconter l'histoire du lieu avec des spectacles et des expositions originales offrent aux visiteurs des installations attrayantes et mises à jour. Les bâtiments destinés a point d'ancrage devrait offrir des visites guidées (en plusieurs langues).

Des offres spéciales et des visites pour les enfants, qui doivent disposer d'installations multimédias capables de représenter les démonstrations d'opérations de l'usine, en utilisant votre environnement pour des expositions, des manifestations culturelles et

autres attractions et contiennent l'infrastructure pour soutenir les activités de services, qui comprennent: centre d'accueil / réception / boutique, offre gastronomique, l'accessibilité, les transports en commun gratuit et pistes cyclables, stationnement, signalisation à l'intérieur et à l'extérieur, lieux de repos, en particulier pour les expositions en plein air. (The milestones of european industrial heritage: Anchor points. Selection and criteria procedure.)

Un des aspects essentiels c'est aussi l'accessibilité culturelle, laquelle implique l'utilisation de systèmes de base afin que l'interprétation des visiteurs soit adaptée à leur niveau d'éducation. Il est nécessaire de formuler différents niveaux de discours en fonction des visiteurs.

Les informations à diffuser ne doivent pas se limiter à une explication générale de l'attraction et de l'accès à celle-ci. Il faut faire attention au respect de la vie privée, les droits des auteurs, les instructions pour photographier certaines expressions culturelles. (UNWTO, 2015, p. 67)

C'est fondamental aussi commercialiser le parcours par nœuds, sections ou ensemble, afin de mieux organiser l'information du site et avec elle l'orientation des utilisateurs. Il doit y avoir des points d'information où des forfaits culturels sont proposés en fonction des types de visiteurs et de leurs préférences en ce qui concerne les options et les catégories d'itinéraires. (OMT, 2015)

Le principe de « festivalisation » c'est un appui au territoire pour la divulgation de leurs projets culturels dehors sa communauté et le renouveau de la région. Lorsque le processus d'évaluation des actifs est supporté par des événements culturels ou de divertissement, devienne un élément stratégique qui donne une importance particulière pour la saison et les organisations es ouvres autour de lui, qu'il attribue une plus grande importance au niveau de participation en masses.

A chaque ouverture, transformation d'usage ou de paysage, une heure de fête est organisée. Les événements proposés peuvent être divers et permettre une plus grande couverture dans les médias. Cela rend l'impact du patrimoine plus étendu et appropriable

par leurs habitants et même d'être parmi les initiateurs du projet. Le plus longtemps possible, ce sont les habitants qui doivent exceller dans les activités, pas les institutions. En outre, le festival marque un moment dans le projet, qui montre que la régénération urbaine est en cours : la réhabilitation physique du site a été effectuée, et peut activer le processus de changement des mentalités. (MORAILLON & FREROT, 2009)

Le nombre de sites pouvant être transformés en musées doit être limité selon le nombre des bâtiments et la hiérarchie patrimoniale. Seuls ceux présentant une haute valeur architecturale ou historique en relation à la communauté peuvent en faire l'objet. Cela limite le risque de muséification du territoire, et permet aux artistes et aux architectes de devoir faire preuve de créativité pour en inventer de nouveaux usages. (MORAILLON & FREROT, 2009)

1.10 Les routes culturelles européennes du patrimoine industriel

Cette section du chapitre est consacrée à l'examen d'études de cas de petites villes européennes qui ont réussi à sauver leur économie en améliorant leurs ressources distinctives, leur histoire locale et leur mode de vie. La réalisation de propositions réalistes, adaptées à leur propre contexte et économiquement viables, est possible grâce à l'analyse de projets déjà exécutés par différents pays, cultures et politiques administratives laissant des leçons essentielles. (Stratton, 2000, p. 82)

En 1987 le Conseil de l'Europe a lancé le Programme des Itinéraires Culturels. Son objectif est de démontrer, à travers le voyage dans l'espace et dans le temps, que le patrimoine des différents pays d'Europe et leur culture contribuent à une histoire et une identité partagées. Les Itinéraires culturels préservent et mettent en valeur le patrimoine naturel et culturel européen comme facteur d'amélioration du cadre de vie et comme source de développement culturel, social et économique. (n/a, Itinéraire culturel du Conseil de l'Europe, n.d.)

A travers ce programme, le Conseil de l'Europe promeut le développement d'itinéraires et de routes à thème européen commun dans la capacité du patrimoine à répondre aux besoins de son utilisation touristique. Cette nécessaire différenciation n'implique pas que

la gestion du patrimoine à travers la création d'itinéraires et routes n'est pas légitime, mais surtout très réalisable en tant que moyen d'intégration et coopération régionale. (MARTINEZ YAÑEZ, 2010, p. 199)

Ces itinéraires impliquent de nombreux pays sur leur parcours historique. Pour cette raison, la coopération internationale est fondamentale dans la recherche, valorisation et conservation des biens composants. Ces financements doivent se faire par étapes, ce qui permettrait la progression des recherches ainsi que dans leur conservation, utilisation et gestion. Il est conseillé d'établir une base estimative conjointe des valeurs à conserver permettant d'élaborer une liste de priorités d'action comme stratégies de développement. Cela exige d'établir accords de coopération bilatérale ou multilatérale, ainsi que la création d'organismes consacrés à leur recherche et mise en valeur. C'est valable aussi la coopération des institutions philanthropiques et des personnes qui puissent contribuer à ce but. (ICOMOS, 2008)

Les études de cas qu'on y présente ci-dessous ont été sélectionnées à partir d'interventions réalisées avec des résultats pertinents dans plusieurs pays européens et méditerranéens avec des approches différentes, soulignant avant tout la coopération internationale en tant qu'élément de cohésion qui a permis de matérialiser ces projets. La systématisation des aspects qui seront exposés dans ces études permettra de les prendre en compte pour les propositions finales de cette enquête et de les appliquer au contexte cubain.

Pour la meilleure organisation de l'analyse et la définition des aspects les plus pertinents qui seront pris en compte dans les études de cas, celles qui ont été systématisées dans cette première partie de la présentation seront résumées. À leur tour, ces éléments peuvent être pris en compte dans le résultat final de l'enquête.

Cas d'étude No1. « *Iter Vitis* » Les chemins de la vigne.

La route européenne pour la valorisation des paysages viticoles.



Fig. 1.1 Paysage viticole.

Fig. 1.2 Pays européens participants de l'Iter Vitis.

Source : Document officiel « The Iter Vitis route, les chemins de la vigne ». 2015

L'idée de ce projet était de créer un itinéraire culturel de lectures de paysages culturels qui permet à travers l'identité et la culture viticole de découvrir toute l'offre touristique d'un territoire. (VERDIER, mai 2013)

Cet itinéraire est plutôt un Réseau de destinations, de professionnels dans plusieurs genres des paysages qui regroupent d'acteurs économiques, culturels, touristiques, académiques, d'institutions représentatives dont le but est de générer une dynamique autour de la reconnaissance du patrimoine viticole. Iter Vitis⁹ favorise la rencontre avec l'histoire vitivinicole et les hommes du terroir dans une démarche de transmission active. Une découverte participative, une expérience culturelle au cœur d'un patrimoine identitaire reconnu, pour mieux apprécier et respecter les terroirs et leur population. (Federazione Europea, Iter Vitis. , 2005-2009)

Une association internationale a été créée pour gérer la Route culturelle *Iter Vitis* et comprend des membres du conseil d'administration de 18 pays partenaires. Le réseau s'oriente vers une structure fédérale par laquelle des associations nationales. La Route compte déjà un large éventail de membres (couvrant autour de 18 pays) et a le potentiel d'inclure plus d'associations nationales favorisant ainsi une collaboration transnationale plus significative.

⁹ Toute l'information mis dans cette section dédiée à *Iter Vitis* a été pris de son site web officiel WWW.itervitis.fr.

Dans sa démarche de qualité et de valorisation du patrimoine, un comité scientifique consultatif a été réuni au sein de l'association. Il est composé de représentants des ministères, des institutions et collectivités locales, des organismes professionnels, des universités, des entreprises, de personnes qualifiées issues de divers domaines : scientifique, communication, marketing et innovation, journalisme, membres européens du réseau des ICCE. Une assemblée générale annuelle a lieu chaque année et il y a preuve de nombreuses activités et des événements liés à la route culturelle. (DODD, 2016, p. 2)

C'est l'outil transversal pour créer des passerelles entre viticulture, un projet proposé aux territoires pour favoriser le décloisonnement via une coopération intersectorielle. Iter Vitis France engagée en faveur d'un tourisme culturel et humain, encourage le partage d'expériences et de compétences à la fois entre les différents territoires qu'elle fédère.

Dans ce grand réseau, ils ont créé les chemins de la vigne et les routes thématiques. Le but de chaque point du chemin c'est de lutter contre la multiplicité et la banalisation des routes du vin, les membres du réseau ont voulu créer un cadre qui met en avant les vignobles dans leur dimension culturelle, le patrimoine naturel, historique, les savoir-faire, et les personnes qui y vivent, plutôt que simplement le produit fini. Afin de découvrir les vignobles sous un jour différent, Iter Vitis met en évidence des routes thématiques reflétant l'identité des terroirs viticoles. Chemin faisant, pour y découvrir la richesse de vignobles atypiques de part leur histoire et leur paysage. (Federazione Europea, Iter Vitis, 2005-2009)

L'association Iter Vitis Cultural Route vise à réguler, promouvoir et assister les activités de ses membres avec des objectifs spécifiques pour: (DODD, 2016)

- Promouvoir la protection du paysage rural européen considéré comme matériel et immatériel.

- Définir les types de paysage viticole et les territoires, publics et privés, où la viticulture a laissé des traces importantes par rapport aux différentes formes de pratique viticulture. Démontrer comment la production de vin a toujours été un symbole d'identité et comment les connaissances techniques de cette production ont contribué à la construction de la citoyenneté européenne, des régions, des peuples.

- Développer des rencontres éducatives et organiser des échanges culturels en vue d'une meilleure compréhension du phénomène et de son importance dans la culture européenne.
- Développer des recherches et des études pour partager des contenus culturels, artistiques, sociaux, économiques et informations touristiques entre les pays membres prenant part aux projets, initiatives et activités qui favorisent la connaissance des zones viticoles et une meilleure diffusion des images et de l'identité culturelle européenne.
- Sauvegarder le vin de la biodiversité et proposer la qualité de vie des zones rurales comme modèle pour l'avenir. La création d'une base de données de vignobles historiques est importante non seulement pour la connaissance de leur voyage en Europe, mais aussi pour restituer leur histoire, ancienne et contemporaine, comme les fondements indispensables d'une politique de respect de la qualité du patrimoine viticole européen.
- Développer des actions et des méthodologies pour l'amélioration de la qualité d'offre, du tourisme viticole en renforçant la coordination opérationnelle du réseau des villes, des régions et des routes du vin à travers des instruments de coopération et d'échange de connaissances et de technologies.

Dans le cadre du plan stratégique, y font partie les itinéraires photographiques, les découvertes, les visites, expériences sensorielles (cours de cuisine, dégustation et dégustation de vins, classes artisanales) et activités éducatives (connaissances liées au travail et à la transformation de produits agricoles, participation à la récolte ou autres périodes de transmission des connaissances locales). Les partenaires de l'Association Internationale de la Route Culturelle Iter Vitis sont également impliqués dans un projet de collecte de photos numériques des terroirs régionaux du réseau afin de construire un «voyage visuel» à travers l'Europe. (DODD, 2016)

- Echanges culturels et éducatifs de jeunes Européens ; Ses principales activités sont liées à l'éducation, à la formation, aux ateliers et aux cours conçus au niveau local pour permettre aux jeunes Européens d'en apprendre davantage sur leur patrimoine et de fournir des compétences professionnelles et de la formation, notamment :
 - une formation pédagogique pour les écoles de tous niveaux avec des cours sur : l'histoire du paysage agricole, l'introduction à la culture du vin et du raisin, la valeur de la biodiversité, le travail agricole et le vin, etc.

- un "Education Award" pour les lycées avec un prix sur la connaissance des raisins et des vins qui en sont issus, les différentes méthodes de vinification, les différents produits, etc. impliquant les meilleures classes pour une excursion d'une journée des vignobles ;
- Cours de sommelier pour l'université et les écoles ; des ateliers et des séminaires sur le vin le long de la côte méditerranéenne, liés à une route à travers les vignobles d'Europe, d'Asie et d'Afrique du Nord ; en faisant la promotion des réalités régionales historiquement les plus importantes régions vinicoles d'Europe

Cas d'étude No2. « Les Routes de l'Olivier »

La route euro-méditerranéenne pour la valorisation des cultures oliviers.



Fig. 1.3. Paysage associé à la culture olivier. Source : Document officiel «Routes de l'Olivier». 2005

Fig. 1.4. Pays euro-méditerranéens participants de la route de l'Olivier. Source : Document officiel «Routes de l'Olivier». 2005

Depuis 1998, la Fondation Culturelle «Routes de l'Olivier» a mis en place des itinéraires culturels courts et longs inspirés par la civilisation de l'olivier, de la Grèce vers les pays euro-méditerranéens. Ils promeuvent la civilisation de l'olivier à travers un vaste réseau de partenaires méditerranéens, qui organisent des activités communes au profit des régions productrices d'huile d'olive.

Cet itinéraire porte sur la présence des plusieurs cultures dans différents régions, qui ont développé des méthodes, des savoirs, des paysages différents, ont façonné une culture et une identité en fonction de leur caractéristiques géographiques. Ces régions sont reliées un

plan culturel, permettant une lecture dialectique et interculturelle de leurs patrimoines. (Cultural Routes management: from theory to practice, 2015, p. 21)

Comme partie des valeurs du Conseil de l'Europe, les Routes de l'Olivier sont des itinéraires envisagés à soutenir la découverte interculturelle et le dialogue à partir des traditions de l'olivier. Une sorte de passerelle vers une nouvelle coopération entre des régions éloignées qu'elles réunissent des acteurs impliqués dans le développement durable de la culture de l'olivier (artistes, petits producteurs et agriculteurs, jeunes entrepreneurs, etc.). En ces temps difficiles, elles constituent une manière de protéger la valeur fondamentale du droit au travail et le soutien de ces communautés. (Routes de l'Olivier, 2005)

De nos jours, ces itinéraires ont un contexte multiforme et les objectifs suivants :

- familiariser les participants avec la civilisation de l'olivier, partie intégrante de la civilisation européenne et méditerranéenne ;
- familiariser le public international avec les paysages, les produits et les traditions de l'olivier ;
- consolider les partenariats entre les régions productrices d'huile d'olive ; créer un réseau des Amis de l'olivier dans les pays producteurs de pétrole non oléicole.

Ils existent trois types d'itinéraires culturels «Routes de l'Olivier» :

- Long itinéraires culturels "Découverte de l'olivier en Méditerranée" (pays producteurs d'huile d'olive).
- Itinéraires culturels de 30 jours, au départ de la Grèce vers la Méditerranée orientale ou la Méditerranée occidentale.
- Petits itinéraires culturels "Découverte de l'olivier en Méditerranée" (pays producteurs d'huile d'olive).
- Itinéraires culturels de 1 à 3 jours pour des groupes de 15 personnes ou individuels dans le sud-ouest du Péloponnèse (Grèce) ou dans la région de Meknès (Maroc).
- Itinéraires culturels pour la promotion de la civilisation de l'olivier méditerranéen (pays non producteurs d'huile d'olive). Ces destinations sont sélectionnées selon différents critères, notamment les événements internationaux associés à l'olivier sacré (comme les Jeux Olympiques) ou les régions d'huile d'olive en Grèce, en Méditerranée et en Europe

(comme les «Eleodromies» autour des pays balkaniques et l'«AGORA of les Routes de l'Olivier »autour des pays européens).

- Itinéraires spéciaux de caractère symbolique. En 2007, à la demande des membres du Réseau oléicole, les «Routes maritimes de l'olivier» ont été réalisées ; cet itinéraire symbolique a souligné l'importance de la connexion maritime entre les villes-ports méditerranéens, aujourd'hui en déclin mais qui joue pourtant un rôle clé dans leur développement depuis des siècles.

L'itinéraire "les Routes de l'olivier" recouvre déjà des manifestations diverses tant matérielles qu'immatérielles. Les visiteurs peuvent découvrir les civilisations de l'olivier et peut se familiariser avec les paysages peuplés par ces arbres si particuliers, les produits qui en sont issus et les traditions qui s'y rattachent. Des itinéraires culturels différents traversent les pays de l'Europe du sud et de l'Afrique du nord, des Balkans au Péloponnèse, en Grèce, et s'étendent jusqu'à la région de Meknès au Maroc.

Il existe même des itinéraires maritimes pour mettre en lumière l'importance de la connexion maritime entre les villes portuaires méditerranéennes. Le long de ces routes, différentes activités liées à l'olivier sont par ailleurs organisées, notamment des expositions, des concerts et des événements de dégustation. (Routes de l'Olivier, 2005)

Sous la conviction de que *Les Actions collectives et solidaires sont le meilleur moyen de combattre la crise*, Grèce a conçu le projet AGORA, qui est née du besoin d'étendre ses horizons et d'établir des synergies en ces temps difficiles. L'AGORA, constitue une des activités de « Les Routes de l'Olivier », a été conçu par une équipe versatile et interdisciplinaire, en coopération avec les membres locaux des réseaux, présents dans plus de 20 pays et qui incluent des universités, des associations, des scientifiques et plus généralement les représentants de la société civile.

Le but de l'AGORA c'est de valoriser l'histoire de la Méditerranée à travers les identités culturelles locales et différencier l'offre touristique afin d'attirer des visiteurs qui ne cherchent pas un simple séjour mais un voyage culturel à travers le temps et l'espace, un itinéraire à la découverte des facettes inconnues de la civilisation moderne. (n/a, L'AGORA, n.d.)

Depuis l'antiquité, les artistes ont su capturer les différents aspects de la Méditerranée dans leur travail d'artisanat, exprimant la grandeur, l'excellence, les symboles et mystères d'une méditerranée multiculturelle. Ces gardiens ont transmis les richesses de ce paysage méditerranéen et ses éléments fondamentaux : la mer, la terre, les oliveraies et ses arbres aux troncs uniques, la lumière en se promenant sur leurs feuilles, son architecture contrastée et caractéristique, ses monuments reflétant les différentes périodes historiques et sa vie quotidienne. (n/a, L'AGORA, n.d.)

Les objectifs de l'AGORA:

- Augmenter les opportunités pour les petites entreprises de l'espace euro-méditerranéen, où la compétition à tout va de l'industrie agroalimentaire et la libéralisation des échanges menacent les produits traditionnels, aussi bien dans le secteur alimentaire qu'artisanal et artistique ;
- Protéger une tradition aussi bien matérielle qu'immatérielle, bien culturel menacé de la périphérie de l'Europe.
- Aider les artisans de l'espace rural européen à gagner en autonomie et pouvoir faire face à une globalisation qui amenuise les expressions culturelles individuelles ;
- Soutenir les producteurs et gardiens de la civilisation méditerranéenne et, à travers eux, conserver une mémoire collective et une continuité dans l'histoire culturelle ; protéger et promouvoir leur identité comme gage de qualité et renforcer le capital social en tant que lien au sein des sociétés rurales menacées, en tant qu'arme contre la « science de la pauvreté ».

Pour atteindre ces objectifs, les collaborateurs et les organisateurs locaux cherchent les trésors cachés de ce vaste espace rural méditerranéen, en interagissant avec les artisans et les artistes afin de valoriser leur travail. Ils estiment qu'une forte valeur ajoutée est créée par un groupement de produits naturels de qualité et d'authentiques biens culturels.

Comme partie de l'itinéraire ils ont organisé des expositions, cours de cuisine méditerranéenne, vente de produits locaux et d'artisans, courts métrages,

Les « Routes de l'Olivier » et son équipe versatile de collaborateurs et amis travaillent activement pour que l'itinéraire culturel AGORA soit un succès. Par exemple, l'infrastructure qui accueillera l'AGORA a été élaborée par un cabinet d'architectes qui

s'est inspiré des petits marchés méditerranéens et des places du sud-est de l'Europe. Ce sera un espace conçu pour des lieux ouverts, dans le but d'encourager la découverte, la flânerie à travers les saveurs et la participation active des visiteurs aux événements. (n/a, L'AGORA, n.d.)

La sélection des cas d'étude commence à partir de l'identification d'aspects communs concernant le point de départ des conditions dans lesquelles le processus de valorisation du patrimoine a été initié, ainsi que de la manière de valoriser la pensée à travers la gestion des itinéraires culturels. Ainsi que la similitude en termes d'échelles d'intervention en ce qui concerne le paysage et, bien sûr, en tant qu'élément fondamental, le contenu social associé à la culture de production.

Conclusions partiales

Les paysages industriels ont des valeurs particulières en raison de la pluralité et de la diversité culturelles qu'ils montrent. Son patrimoine matériel et immatériel est exprimé par ses conséquences sociales, les valeurs culturelles, économiques, esthétiques, technologique et scientifique, historique, écologique et naturel, architectural et urbain, topographique et le paysage et sur certaines occasions et selon le site peut également valeurs touristiques.

Les itinéraires culturels, étant un ensemble complexe de biens que chaque cadre des situations différentes par rapport au patrimoine et de l'histoire, doivent nécessairement être multidisciplinaire, qui, au lieu d'un défi est une potentialité à exploiter.

Les initiatives de valorisation partagent plusieurs objectifs, des quels les plus importants sont : premièrement, parvenir à son redressement financier en favorisant la préservation des vestiges industriels et la promotion de son émission éducative et de loisirs, de sorte que le tourisme deviendra un facteur de développement économique du territoire que ces restes sont situés. D'autre part, la muséification des restes industriels pour renforcer l'identité collective de leurs communautés.

Dans les deux cas, le paysage naturel, le paysage artificiel et l'immobilier et le mobilier sont des éléments différents mais essentiels pour expliquer la transformation d'un territoire ou d'une localité. Le patrimoine industriel devient ainsi une mémoire historique qui se manifeste de manière différentielle en fonction du temps de son développement, des secteurs d'activité et des territoires dans lesquels il est réalisé.

Les interventions de valorisation des paysages industriels, l'expression culturelle des modes de vie, la qualité esthétique de l'environnement naturel et l'industrie ont été l'axe autour duquel les différentes actions ont été articulés. Les processus liés à la production industrielle ont, en tant que valeur fondamentale, favorisé le développement et engendré un changement profond de l'histoire de l'humanité; outre la consolidation de groupes d'expressions culturelles.

L'héritage est résigné avec le passage du temps, de sorte que la relation temps-sens est un élément clé qui doit être traité dans la signification culturelle du patrimoine en tenant

compte de leurs étapes de vie.

L'évolution de l'image et du fonctionnement de la société à travers les nouveaux modèles de reconversion et de gestion patrimoniale métamorphose les anciens espaces en leur conférant de nouvelles valeurs ; qui est une voie de développement des plus riches en termes de diversité et d'intégration de nouvelles cultures et traditions locales.

Les itinéraires patrimoniaux sont des entités historiques avec leurs propres caractéristiques qui ne peuvent être confondues avec d'autres types d'itinéraires, du fait de l'initiative libre et contemporaine de la gestion culturelle. Le seul point conceptuel qu'ils ont en commun est qu'ils impliquent un déplacement programmé d'individus sur un territoire donné.

Le grand avantage de l'interprétation du patrimoine industriel par rapport à d'autres est sa facilité de compréhension et sa proximité avec la vie des citoyens, car les problèmes qu'il aborde sont communs à leur vie quotidienne. L'estime de certaines populations pour leur patrimoine industriel est large, car dans une large mesure, cela a déterminé la vie de certains secteurs de la communauté.

Selon les cas d'études analysées, les itinéraires culturels sont composés d'un groupe de points d'importance culturelle qui abordent un thème commun en relation avec le patrimoine régional d'un site particulier. Ces itinéraires sont organisés selon différents aspects, en fonction d'intérêts spécifiques, soit des administrations publiques qui les gèrent, soit parfois plus en faveur des itinéraires ou de la chronologie des sujets patrimoniaux exposés.

Les études de cas montrent que ces actions de valorisation, à elles seules, ne sont pas la principale source de subsistance pour leurs communautés ; mais une alternative, une atténuation à sa situation décadente.

Les bases de la coopération nationale et internationale sont des aspects indispensables à la réalisation des projets de recherche, sauvegarde, conservation et développement relatifs aux Itinéraires Culturels, ainsi que des orientations concernant l'établissement des mécanismes pour le financement de ces projets.

Chapitre II

Le patrimoine industriel à Cuba : Sucre et Rhum.

Résumé

Ce chapitre traite des aspects liés à la naissance de l'industrie de la canne à Cuba, de ses vestiges et du besoin reconnu de faire face à la conservation d'un patrimoine qui, aux yeux de beaucoup, est «presque perdue». On y présente les éléments liés à la culture de la production cubaine apparentée à la canne. Tout d'abord on abordera le thème de de l'industrie sucrière et ses retombées économiques au niveau international ainsi que les facteurs et les changements internes qui ont conduit à son développement extensif. En parallèle, nous verrons l'entrée en scène de la production d'alcool en tant que produit provenant de la même origine. Bien que la distillation d'alcool soit aussi ancienne que la production de sucre dans les îles antillaises, ce n'est pas la boisson spiritueuse qui a déterminé la configuration de l'infrastructure de culture de la plante au début de l'histoire.

2.1 Canne, sucre et rhum

L'extraction de sucre devance de plusieurs siècles la fabrication de l'alcool de canne. L'Inde semble avoir été à l'origine de la fabrication du véritable sucre. Dès les premiers siècles de notre ère, le sucre est connu en Perse et en Arabie et les Musulmans vont propager sa culture dans le monde méditerranéen, en Grèce, Sicile, en Andalousie... Les Portugais, qui s'installent à Madère dès 1420 et les espagnols qui achèvent la conquête des Canaries vers 1480 créent dans ces îles d'importantes plantations de canne. Le sucre donne lieu à un commerce actif à travers l'Europe, mais il n'y a aucune trace d'alcool de canne sur toute la durée du XIV^{ème} et XV^{ème} siècle. (HUETZ DE LEMPS, 1997, p. 11)

La découverte de l'Amérique provoque au cours du XVI^{ème} siècle un formidable essor de la production du sucre, qui devient progressivement un produit de grande consommation en Europe Occidentale. Lors de son second voyage (1493), Christoph Colomb apporte des îles Canaries des tiges de canne qui sont plantées dans l'île Hispaniola (Santo Domingo). À partir de 1505, Hispaniola produit du sucre et la première expédition vers l'Espagne a lieu en 1516. Dans les années qui suivent, des plantations de canne sont faites dans les autres îles et le reste du continent américain occupé par les espagnols, portugais, français et anglais. (HUETZ DE LEMPS, 1997, p. 12)

L'appellation « rhum » englobe toutes les boissons alcoolisées obtenues à partir de la distillation des miels fermentés extraites de la canne à sucre. La découverte du rhum a suivi celle de l'Amérique. Les Espagnols et les Portugais, dès le XVI^{ème} siècle, puis les Français et les Anglais au XVII^{ème}, multiplient les plantations de sucre dans leurs colonies pour satisfaire le marché en pleine expansion. Ils découvrent alors la possibilité d'obtenir, à partir du jus de la canne ou de la mélasse résiduelle, une boisson fortement alcoolisée qui redonne vigueur aux esclaves. La qualité de ces techniques de distillation commence à se perfectionner à partir des études du Père Labat dans les Antilles Françaises. (HUETZ DE LEMPS, 1997, p. 7)

Le rhum était considéré comme la boisson des noirs, des pirates, des boucaniers et de tous les rustres qui écument le Nouveau Monde. Le trafic des africains commence à être négocié avec l'échange du rhum, et commence un lucratif « commerce triangulaire » : les

colonies américains et des caraïbes fournissaient la mélasse aux métropoles pour faire la distillation et puis l'utiliser comme monnaies dans les côtes de l'Afrique pour y après produire le sucre comme but final. (HUETZ DE LEMPS, 1997)

L'industrie de la canne à sucre, et pour l'essentiel l'industrie sucrière, a toujours été le facteur le plus important dans le secteur économique de l'île de Cuba. Le degré de développement atteint est le résultat d'un long processus, à travers lequel il a démontré sa vitalité en tant que source de subsistance et de culture pour le peuple cubain. Pendant plus de deux siècles, le cours de la vie à Cuba, a été déterminée par la lutte des intérêts sur les champs de canne.

La production du sucre et du rhum avait permis aux cubains se distinguer des autres producteurs mondiaux par plusieurs facteurs. Tout d'abord par leur grande échelle de production mais aussi par la mise en place précoce de raffineries par la construction de chemins de fer privés, l'extension de leurs domaines et ainsi que par la décentralisation de l'approvisionnement en canne à sucre. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 12) (SANTAMARIA GARCIA, 1995)

Ces éléments ont indiscutablement défini des lignes directrices dans la configuration évolutive de leurs planification spatiales associés aux parcours des produits jusqu'à leur destination finale où le port jouait un rôle fondamental. Chacune de ces zones, connectées entre elles par les chemins de fer, avec leurs particularités et généralités. Elles sont devenues des éléments caractéristiques de l'image de Cuba que ce soit internationalement mais aussi pour leur mode de vie et l'identité du pays.

2.2 L'industrie de la canne à sucre à Cuba

La production de sucre a commencé à Cuba au cours de la dernière décennie du XVI^e siècle avec la construction des premiers *ingenios*¹⁰, l'industrie s'est développée très

¹⁰ Ingenio : Ensemble de dispositifs pour broyer la canne et obtenir le sucre. (Technologie supérieure aux premiers moulins à sucre introduits à Cuba). Est défini aussi comme les anciennes extensions de terrains avec des installations pour transformer la canne à sucre afin d'obtenir du sucre, du rhum, de l'alcool et d'autres produits. Elle a son antécédent dans le *trapiche*, dont l'échelle de production était très petite

lentement au XVII^e siècle et une grande partie du XVIII^e siècle dû au manque de communication avec l'extérieur. Le sucre n'était produit que pour la consommation interne et la population était assez rare et de très faible niveau de vie. Au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, suite à l'ouverture du commerce entre les ports espagnols et Cubains pour l'introduction d'esclaves d'Afrique, la production de sucre a pris de l'ampleur.

Le développement des plantations s'accélère beaucoup plus avec l'intervention anglaise, Cuba s'est positionné en tant que fournisseur mondial à cause de l'instabilité chronique des *Sugar islands* au cours de la période. C'est une phase de super croissance des moulins à sucre, qui possèdent des mécanismes en métal. (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 56) Les nouveaux propriétaires des *ingenios* qui ne savent que faire de leur mélasse, se dotent souvent d'une distillerie. Cuba commence à exporter du rhum, à Carthagène, à la Nouvelle-Orléans, à la Floride, au Yucatan, puis très peu vers les treize colonies anglaises de l'Amérique du Nord. (HUETZ DE LEMPS, 1997, p. 56)

Les alambics, inventés par le napolitain Porta, furent amenés à Cuba pour lancer la véritable industrie du rhum. Ils étaient déjà des appareils munis de chaudières qui produisaient la vapeur, avec un couvercle qui la recevait et conduisait avec un liquide de refroidissement. Parmi les techniques appliquées sur l'île se trouvaient celles des célèbres chimistes Lefebvre, Glauber, Wolf, Argant et Adam. (DE LA PEZUELA J. , 1866) Jusqu'en 1808, la distillation continue de Cellier-Blumen-thal fut appliquée, puis celle de Charles Derosne. (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 63)

En 1779 déjà, plus de 500 000 arrobas étaient exportés en Espagne, contre environ 30 000 en 1760. Le véritable développement de l'industrie a eu lieu à la fin de ce même siècle, lorsqu'opportunistement, la ruine causée par la guerre d'indépendance en Haïti, les producteurs cubains ont obtenu du gouvernement espagnol les concessions nécessaires pour développer la production à grande échelle et faire de Cuba le principal fournisseur de sucre dans le monde.

et, à son tour, l'ingéniosité a été remplacée par les grandes sucreries modernes qui se sont développées au XIX^e siècle.

En ce qui concerne les alcools, l'interdiction de l'exportation du miel cubain et les taux élevés d'importation de spiritueux espagnols ont intensifié la production interne de spiritueux et leur amélioration. En 1827, la *Table statistique de l'île toujours fidèle de Cuba* a déclaré 300 établissements. Avec le perfectionnement des techniques de production le rhum cubain, distillé souvent après une fermentation de courte durée, est un rhum léger, agréable au goût, qui devient fort bon après trois ans en futs. (Huetz de Lemps, 1997, p. 63)

À partir du dix-neuvième siècle, la production de sucre augmente considérablement et en 1830, ils commencent à introduire des machines à vapeur dans les *ingenios*, ainsi que d'autres avancées dans la mécanique et la fabrication. La transformation qui a eu lieu a été profonde et les propriétaires ont dû faire face à d'énormes dépenses, à l'importation de matériel et à du personnel technique étranger.

À la suite de ces actions, la production a considérablement augmenté tout au long du siècle, sauf pendant la première guerre d'indépendance. Cette dernière a été produite par la défense des intérêts économiques des créoles cubains qui ont été excessivement assujettis par la métropole espagnole. De la fin de la guerre d'Indépendance de 1868 jusqu'à la fin du siècle fut la période la plus significative de changement dans le processus d'industrialisation de la canne à sucre.

La production du véritable rhum a commencé dans cette même époque avec la construction généralisée des annexes des distilleries aux sucreries. Pendant ce temps, Cuba a importé une nouvelle technologie, dite continue ou à colonne, qui a permis aux distillateurs cubains de créer un nouveau style de rhum, plus léger et plus doux. Le premier était Facundo Bacardi à Santiago de Cuba. Avec son innovation, Cuba a commencé à se distinguer du reste des Caraïbes, et bien que les alambics de la colonne soient apparus très bientôt dans le reste des Antilles, le rhum cubain léger avait déjà remporté la bataille.

En 1878, le Vizcaya José Arechabala Aldama entre dans le jeu et achète par tranches les héritiers de Joaquín de Zulueta, toujours situés dans la ville de Cárdenas. Il distillait les miels de sept ou huit *ingenios* de la région et recevait des matières premières par voie maritime de Sagua la Grande et de Yaguajay. Leur propriété était évaluée à environ 33

000 pesos d'or et 167 000 pesos de billets. Le 1er En février 1880, le nouveau propriétaire l'a enregistré à la chambre du commerce avec le nom de La Vizcaya.

Cependant le développement de l'industrie du sucre a été beaucoup plus rapide que celui de la fabrication du rhum, considéré comme un simple sous-produit. (HUETZ DE LEMPS, 1997, p. 150) Néanmoins, l'invasion de rhum a commencé à s'introduire parmi les salons européens avec l'eau-de-vie espagnole et le cognac français. On commence à adopter l'emballage dans des bouteilles faites en série et les entrepreneurs créoles les marquent de leurs de nom de famille. Le produit de la distillerie 'San Lino' est comme ceci, arrivé aux tables exclusives du "Moulin Rouge", dégusté fréquemment par le peintre Toulouse Lautrec. (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 87)

Le développement spectaculaire de la production de sucre aux XIXème et XXème siècles continuent à favoriser naturellement l'essor de la production rhumière. De nouveaux producteurs apparaissent : Cuba, premier exportateur du sucre du monde, pénètre le marché nord-américain et profite de la prohibition aux Etats-Unis pour attirer à l'île les touristes assoiffés. Après la seconde Guerre Mondiale, une grande bataille commerciale s'engage entre les principaux producteurs de spiritueux. Le rhum acquiert de solides positions, en Amérique du Nord par exemple, où les rhums légers sont abondamment utilisés dans les cocktails : le rhum Bacardi (d'origine cubain) devient ainsi la première marque mondiale de spiritueux. (HUETZ DE LEMPS, 1997)

Malgré cela, la forte concurrence du secteur, liée à l'augmentation de l'industrie manufacturière dans d'autres pays et à la chute des prix, a entraîné la ruine de nombreux propriétaires qui ne pouvaient pas moderniser leurs usines. (FUNES MONZOTE, 2008, p. 284) La substitution du « trapiche » par « l'ingenio » a laissé en activité moins de la moitié des producteurs de sucre, les autres commencèrent à vendre leurs cultures de canne aux propriétaires des nouvelles technologies. De toute évidence, les unités productives ont diminué dans un processus accéléré au cours des trois premières décennies du XXème siècle.

Les industries plus petites et moins développées sur le plan technologique ont été absorbées ou ont disparu avant la concurrence des plus rentables, et elles sont devenues leurs colonies agricoles, exigeant davantage de zones de culture. Avec l'insertion de nouvelles machines et technologies, la capacité de production et la diversification des

offres ont été accélérées et augmentées. De cette manière, la séparation entre les phases agricole et industrielle a commencé et le processus de concentration industrielle.

Parallèlement à ces transformations, l'intervention nord-américaine à Cuba a eu lieu, raison pour laquelle il n'est pas rare de voir des investissements nord-américains et d'autres pays étrangers devenir de plus en plus importants que les propriétés nationales et espagnoles. Ces nouveaux industriels sont basés principalement dans la moitié orientale de l'île, qui jusqu'alors n'avait pas été intensivement exploitée pour les cultures de canne. De cette manière, une certaine différenciation a été obtenue en termes de typologies industrielles associées à leurs communautés dans toutes les régions du pays.

En rapport avec ce qui a été dit précédemment, la province de Matanzas a été touchée par une concentration industrielle très ponctuelle. Son infrastructure existante du siècle précédent a été adaptée aux nouvelles exigences du développement industriel. En dehors de ces zones, l'apparition de nouvelles usines était des cas très spécifiques. En 1860, il y avait 797 usines de sucre de différentes tailles et technologies dans la région. Dès 1905, il n'y avait plus que 49 usines sur le territoire de Matanzas et 70 autres dans ce qui était autrefois la province de Santa Clara. Cette diminution des usines ne signifie pas une réduction significative de la production de sucre. Selon des données statistiques, dans cette région, ont été produits en 1860 le 68,9% du total de la production nationale ; et en 1905, le 67,1% ont été produits. Pendant les premières décennies du siècle, la production nationale continue à augmenter. Cependant, à partir de 1929, les provinces de Matanzas et Las Villas perdent leur avance au niveau de la capacité de productive. Les grands colosses sucriers installés à Camaguey et à l'est de Cuba deviennent plus importants. (Las Villas y Matanzas. Guia de arquitectura y paisaje., 2012, pp. 39-42)

Cependant, le développement remarquable du sucre a entraîné plusieurs conséquences désastreuses. L'idée de transformer Cuba en un producteur exclusif de sucre a été renforcée. Elle est donc devenue tributaire des fluctuations consécutives des prix d'un seul produit exportable. (GUERRA J. A., 1970) Le pays était saturé de champs de canne à sucre et de leurs usines, la production dépassait les exportations et le commerce mondial du sucre s'est arrêté brutalement en raison des prix élevés. Ce changement soudain a entraîné une récession dans l'expansion de l'agro-sucre à Cuba. En raison de la crise économique mondiale de 1929, Cuba est menacée par la chute soudaine du prix du sucre

(1930-1933).

Les exportations ont été paralysées, le revenu national a été affecté et l'économie nationale a sensiblement diminué. L'expansion agro-agricole s'est arrêtée.

L'interdiction de la vente et de la consommation d'alcool sous toutes ces formes à partir de 1920 dans les Etats Unis avec le *Volstead Act* a provoqué l'intensification de la production rhumière et la contrebande à travers des *rum runners*. Cuba était un des trois pays bénéficiés de ce politique. Sa proximité à la cote américaine lui permettait d'organiser une active contrebande. Et aussi beaucoup des américains préfèrent se rendre eux-mêmes à Cuba pour s'amuser, et l'île devient le grand centre de débauche, du jeu, de trafics en tous genres. Le rhum cubain devient le symbole de la liberté de boire. (HUETZ DE LEMPS, 1997, p. 156)

Par contre, la levée de la loi sèche des Etats Unis a 1933 ne fait pas disparaître l'engouement des buveurs américains pour Cuba. Dans la période 1935-1959, Cuba, est étroitement liée aux Etats Unis, qui accueillent ses touristes et dont elle est un des fournisseurs d'alcool. La grande marque du rhum de l'île Bacardi, profite largement de la publicité qui lui a été faite pendant la prohibition par les buveurs du rhum, de *daiquiri* ou de *cuba libre*. Plusieurs autres marques sont également populaires comme José Arechabala de Cárdenas et Caney à Santiago de Cuba, et même aussi des nombreux producteurs secondaires. En 1936 on recensait 109 distilleries et la production était d'environ 200 000 hl. (HUETZ DE LEMPS, 1997, p. 162)

Au cours de la décennie des 30, plusieurs partis politiques et dirigeants syndicaux ont exercé des pressions qui voient dans la lutte des travailleurs la seule solution à la dépendance aux Etats-Unis et à la pauvreté de la nation. Bien que la production de sucre ait été à moitié paralysée, la lutte s'est produite dans les entreprises productrices de sucre : les syndicats et leurs travailleurs réclamaient de meilleures conditions de vie. De nombreux investisseurs se sont sentis menacés par l'effervescence politique et sociale et ont transféré une partie de leurs investissements à d'autres pays. Les événements internationaux ont conduit à la réalisation en 1952 de la plus grande récolte de sucre cubain, qui a entraîné une production excédentaire pour le marché rare et donc une nouvelle baisse productive. (Voir annexe No. 1 Carte de l'île de Cuba de 1955 avec la localisation des sucreries et distilleries du moment.)

Depuis lors, et jusqu'au triomphe de la révolution en 1959, la production de sucre cubaine a connu des hauts et des bas. (HERRERA P, 2008, p. 38) Après le triomphe de la révolution cubaine, l'île disparaît du marché des États Unis. Une des premières mesures du régime révolutionnaire est d'exproprier les grandes entreprises privées nord-américaines et même cubaines. Malgré plusieurs tentatives l'état n'a pas réussi à vendre leurs produits à la même intensité de ses antécédents. Plusieurs usines ont été détruites par ses anciens propriétaires avant d'être confisquées. Cuba, trouve avec peine, des nouveaux clients : l'U.R.S.S., un peu de la Hollande, les pays scandinaves. A la fin des années 1980 les marchés extérieurs s'ouvrent peu à peu. Des clients traditionnels comme l'Espagne, le Mexique, le Canada réapparaissent. (HUETZ DE LEMPS, 1997, p. 163)

L'insertion de Cuba dans le champ socialiste a permis d'ouvrir les relations commerciales de manière stable et préférentielle, ce qui a changé le panorama industriel. Mais les critères fondamentaux de continuité et de variété productive n'étaient pas développés, de sorte qu'ils continuaient à dépendre exclusivement du caractère stable et préférentiel du commerce. (HERRERA P, 2008, p. 39) Avec la désintégration de l'URSS, le sucre, qui a été la principale ligne économique de l'île pendant presque toute son histoire (étant un pays exportateur unique), traverse une période préoccupante.

En 1989, la production dépassait 8 millions de tonnes, mais au milieu des années 90, elle était tombée à environ 3,5 millions de tonnes. Une combinaison de variables, telles que les méthodes inefficaces de semis et de culture, une administration médiocre, le manque de pièces de rechange et la médiocrité des infrastructures de transport, ont entravé la reprise de ce secteur. Depuis les années 1990, une restructuration de l'industrie sucrière a été menée à la recherche d'une plus grande efficacité, pour laquelle il était nécessaire de fermer les usines à faible rendement. (Las Villas y Matanzas. Guia de arquitectura y paisaje., 2012, p. 42)

2.3 Paysages, productions, modes de vie, traditions

Comme les processus d'industrialisation eux-mêmes, leurs paysages, c'est-à-dire leurs contextes généraux, présentent des caractéristiques spécifiques conditionnées par divers

facteurs historiques, ce qui les a amenés à posséder une identité avec des valeurs identifiables à plus grande échelle. Cuba, qui fait partie des *sugar islands*, a également ses particularités qui lui ont permis de se distinguer dans certains aspects de ce célèbre groupe d'îles qui ont fait de la canne un grand morceau de paysage et d'histoire.

Selon Moreno Friginals (2014), *où qu'elle soit implantée, l'ingéniosité crée la même image physique et sociale*. L'industrie de la canne à sucre est formée de plusieurs éléments qui interviennent ou sont intervenus dans sa formation et son développement, et qui se caractérisent par la fonction de soutien à la culture et à la transformation de la canne à sucre et processus productif. Ils ont certaines particularités selon leur essence, la période d'émergence, leurs caractéristiques spécifiques et leur relation. (Herrera Pupo, 2008, p. 28)

L'essor des échanges, entre colonie et métropole, avec les États-Unis et d'autres pays européens, accéléré par le progrès des communications intercontinentales et le raccourcissement relatif des distances physiques, n'était pas exclusivement commercial. L'arrivée d'ingénieurs et d'architectes étrangers et l'appropriation d'importants référents esthétiques et formels par les créoles cubains ayant étudié en Europe ont considérablement réduit les délais entre les processus culturels générés dans l'Ancien Monde et leurs influences à Cuba. (MORENO FRAGINALS, 2014)

Le paysage culturel associé à la production industrielle (à Cuba monoproductrice et par excellence le sucre) présente des valeurs hétérogènes et une transcendance maximale en termes d'échelle de population par rapport aux autres paysages industriels. L'industrie atteint un caractère territorial étant donné la transformation de la structure productive au fil du temps. Dont la transformation des *ingenios* en *centrales* (modernes usines mécanisées), l'apparition des colons, l'obsolescence des terres et leur expansion consécutive, le chemin de fer servant de catalyseur des processus, les nouvelles villes reliées à la route de fer, les ports qui génèrent des villes et de l'activité commerciale.

L'échange dynamique entre les paysages divers, a donné naissance à une richesse culturelle à travers l'espace et le temps, ce qui aura toujours le décalage de l'évolution, dans le cas de Cuba, il augmente en raison de son faible développement économique, mais qui donne à son tour une valeur de plus en termes de contexte historique.

Premier moitié du XVIIIème siècle

Les champs des cannes à sucre couvrent les terres cubaines sous un processus de transformation radical avec la destruction anthropogénique de leurs paysages antérieurs et l'implantation de nouveaux écosystèmes. Au début, la question du sucre n'était un phénomène compétent que dans la région de La Havane, où se trouvait la quasi-totalité de la société cubaine d'Espagne qui avait conquis l'île. En dehors de la grande ceinture de sucre de La Havane, il n'y avait que des forêts, du tabac et du bétail. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 165)

Parmi les conditions fondamentales de la fondation des *ingenios*, les quatre éléments essentiels étaient la forêt, la savane, le bétail et la jetée. Jusqu'à présent, les marchés internationaux étaient situés dans les zones urbaines des ports d'importation, où les transactions commerciales étaient généralement effectuées. Le problème du transport a fait que les jetées sont devenues des zones de production concentrée, ce qui explique pourquoi, en 1760, près du port de Mariel et de Matanzas, neuf *ingenios* fabriquaient également du miel pour se transformer en spiritueux. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 166)

Des 1750 jusqu'à 1759

Jusqu'au milieu du XVIIIe siècle, il y avait que des petits noyaux pour la transformation de la canne à sucre. Pour les activités des plantations se sont investis une élevée quantité de la main-d'œuvre. Le paysage configuré par la production sucrière était un système fortement agricole, composé par de petits moulins à traction animale et, dans certains cas exceptionnels, par des moulins à l'eau. Donc, leur activité dépendait du travail agricole et de l'élevage. C'était l'unité de production minimale. Son nom identifiait l'ensemble du processus industriel avec la seule machine qui existait réellement, le moulin ou le *trapiche*.¹¹ (G. Campoamor, 1985, p. 205)

Le système était également intégré par trois à cinq *pailas*¹² pour concentrer le jus des cannes, en moyenne 30 à 40 esclaves et 165 acres de cultures, les forêts de réserve de combustibles, les boeufs et leurs pâturages, les plantations pour la nourriture des esclaves

¹¹ Moulin pour extraire le jus de certains produits agricoles tels que la canne à sucre.

¹² Grand récipient en métal, rond et peu profond.

et les employés, et les outils typiquement agricoles pour les tâches de défrichage et d'attention du bétail. La période de travail était saisonnière dans l'année, seulement cinq mois et reposant le dimanche et les jours d'obligation. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 61)

De plus, les meilleurs temps de semis ont été connus et, pendant toute la période, les mêmes coutumes sont conservées. Il y avait les semis à froid qui commençaient en septembre et se terminaient en décembre. Et les semis de printemps qui avaient lieu de d'avril à mi-juin. (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 221) A l'aube, les chariots avec les *cortadores*¹³ et les *alzadores*¹⁴ partent pour les champs de canne. Certains coupaient la canne et d'autres la soulevaient : il s'agissait d'une règle fixe mise en œuvre depuis le XVIII. Le nombre de *cortadores*, d'*alzadores* et de carters variait naturellement avec la distance entre les champs de canne à sucre jusqu'à l'*ingenio* et la demande de canne. (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 232)

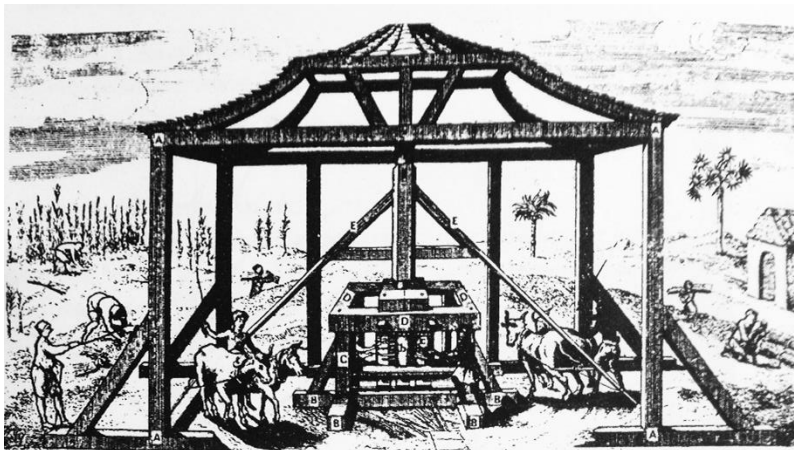


Fig. 2.1 Esquisse de la maison du trapiche (moulin à sucre) . Source : *El ingenio. Complejo economico-social cubano dazúcar. Tomo III. Manuel Moreno Friginals. Pag 105.*

Ils constituaient des cellules autonomes, y produisant toutes les ressources nécessaires au soutien de ses habitants. Ils vivaient dans des *bohíos*¹⁵, cultivaient leurs *conucos*¹⁶ et apprenaient à fabriquer des produits alimentaires essentiels tels que le *cazabe*¹⁷ qui leur

¹³ Les esclaves qui coupent la canne.

¹⁴ Les esclaves qui ont monté la canne aux chariots.

¹⁵ Maison de plante rectangulaire construite avec des troncs ou des branches d'arbre sur un parquet à une certaine hauteur du sol pour la préserver de l'humidité. C'est caractéristique de l'Amérique tropicale.

¹⁶ Petit terrain ou verger à cultiver, en particulier le manioc ; Il est généralement géré par un seul agriculteur.

¹⁷ Gâteau fabriqué dans diverses régions d'Amérique avec de la farine de racine de manioc.

servait de pain. C'était le schéma général des 89 *ingenios* de la vieille province de La Havane en 1759. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 60)

Sous cette description que Friginals nous propose, spécialiste du sujet, on peut affirmer que : Le paysage de la production du sucre, depuis ses débuts, a été caractérisé par la présence nécessaire de certains éléments qui ont permis son fonctionnement comme une cédule autosuffisant.

Entre 1761 y 1792

La ceinture de sucre de La Havane, déjà épuisée, commence à s'éteindre sur les terres vierges en cherchant d'une plus grande vitalité. Parallèlement à ce processus, La Havane se positionne comme l'une des plus grandes villes des Amériques. Les terres avoisinantes s'élèvent d'une manière extraordinaire et entament un processus de concentration de la production qui fait place à la transition des petits noyaux productifs à la grande fabrication. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 166)

Pendant cette période, les *ingenios* prolifèrent, les petits et moyens producteurs se développent, mais les plus gros ne se développent plus. La somme des esclaves par noyau augmente à 100. En atteignant ce chiffre, les investissements ont été lancés pour la création d'une nouvelle unité. La croissance de l'industrie a été déterminée par l'augmentation spécifique des esclaves et non par l'amélioration des techniques de production. Cette augmentation des esclaves a engendré des conflits de rébellion qui ont entraîné la mise en place d'un système de contrôle et de discipline rigoureux. Les huttes n'offrent pas de sécurité et à partir de ce stade elles commencent à construire des zones de concentration qui ont constitué les premiers prototypes des casernes¹⁸ du siècle XIX. Les *conucos* cessent d'être productifs, ce qui affecte l'économie de l'*ingenio*, l'importation de denrées alimentaires commence et ils perdent leur caractère de cédule autosuffisant. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 60) Le travail intensif entraîne le nombre d'accidents, de maladies et la nécessité de construire un hôpital.

¹⁸ Construction d'un seul étage, plancher rectangulaire sans cloisons et de grandes dimensions, notamment celui destiné à accueillir une troupe ou un groupe d'esclaves.

La question intéressante commence à être vue lorsque les miels finals obtenus sont devenues la matière première pour l'élaboration du rhum. Et Cuba, spécialisée dans le sucre purgé, avec un pourcentage élevé de blanc, avait une production de miel supérieure au reste des Antilles. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 42)

A partir de 1792

Le sucre à Matanzas suit trois lignes étendues qui proviennent du port de la ville et s'étendent au sud-est, parmi lesquelles la plus importante était Cárdenas. Plus que dans le nombre *d'ingenios*, l'augmentation est révélée par le volume des productions. Jusqu'à la fin du 18ème siècle, Matanzas manquait de signification pour le sucre et, en 1827, il contribuait déjà à 25% de la production cubaine. Une décennie plus tard, de nouvelles extensions de cultures sont nécessaires pour créer la tenure de Cárdenas. En 1837, Columbus fut fondée et fut, 20 ans plus tard, le premier producteur de Cuba. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 170) Ainsi, et pendant deux siècles, les cannes se sont étendues à plus de 70% de la savane cubaine jusqu'à la première moitié du XXe siècle.

Depuis la révolution haïtienne et avec le positionnement de l'île de Cuba en tant que producteur du troisième monde, les *ingenios* ont jusqu'à 300 esclaves par jour d'exploitation de 20 heures par jour. Le paysage commence aussi à transcender son échelle. Les besoins excessifs en produits de soutien à la production signifient que les propriétaires commencent à importer des accessoires à des prix de gros, simplifiant ainsi les fonctions supplémentaires de *l'ingenio*. Il a également commencé à avoir besoin de services de transport. Les tours de *l'ingenio* font irruption dans les champs cubains et deviennent le scénario habituel. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 68)

Comme décrit ci-dessus, les prototypes de la grande fabrication appelée *ingenios de nueva planta*¹⁹ sont établis. La sacarocracia²⁰ épuisée commence à investir dans le développement intellectuel de la production. De nombreux maîtres de sucre français, artisans, comptables, docteurs d'esclaves, qui ont fortement stimulé la production de sucre

¹⁹ Leur configuration spatiale a été changée par rapport aux anciens *ingenios*.

²⁰ Aristocratie des producteurs du sucre cubaine

cubain. La visite de *Francisco de Arango y Parreño*²¹ à Liverpool en 1794 conduira à l'introduction du moteur à vapeur comme une solution au problème historique du goulot d'étranglement.

De plus il favorise le lancement du processus de raffinage du sucre et accuse le sous-développement qui implique la vente d'un produit semi-fini. Les raffineries sont introduites à Cuba, puisqu'il n'y a pas en Espagne. Par conséquent, l'île possède un système industriel plus complet que d'autres colonies européennes qui ne raffinaient que dans leurs respectives métropoles. Cuba devient la seule colonie des Caraïbes à produire du sucre blanc capable de concurrencer les raffineurs européens. (MORENO FRAGINALS, 2014, p. 12) Cette situation conduit à un niveau de production plus efficace, accéléré et donc très concurrente.

En raison de l'adoption d'une vaste échelle technologique, les champs de cannes et les cheminées étaient des éléments homogénéisant du paysage. (G. CAMPOAMOR, 1985) Les *ingenios* cubains ont été caractérisées comme les plus grandes du monde, atteignant les plus grandes zones de terres cultivées, la complexité et la composition de l'ensemble du système de production agro-industriel. (García, 1995)

Le XIX^{ème} siècle

Selon l'évolution de la technologie industrielle, il y avait trois types de *ingenios* à Cuba, qui à leur tour façonnaient le schéma socioculturel de leur environnement : *l'ingenio* de la force motrice animale, *l'ingenio* semi-mécanisée et *l'ingenio* mécanisée. Il est important de noter que ces trois usines, même si elles se produisent au fil du temps, ne se remplacent pas toujours (G. CAMPOAMOR, 1985)

Entre 1804 et 1860, les changements suivants se produisent :

²¹ Francisco de Arango y Parreño, l'un des initiateurs de la pensée économique cubaine, car ses idées visaient à résoudre des problèmes internes, bien qu'il ait toujours pensé que la résolution de ces problèmes était plus importante pour la métropole que pour le développement de la colonie. Il n'a jamais cessé de voir l'Espagne comme la mère patrie, mais il a été l'un des premiers à considérer l'objectif de l'organisation de l'économie interne et externe de Cuba au profit des classes sociales de l'île.

En savoir plus : <http://www.monografias.com/trabajos98/francisco-arango-y-parreno-precursor-del-pensamiento-economico-cubano/francisco-arango-y-parreno-precursor-del-pensamiento-economico-cubano.shtml#ixzz5Fv9yqq8d>

Premièrement, *l'ingenio* de la force motrice des animaux se perfectionne avec l'introduction des *trapiches* horizontaux en fer qui permettent, sans modifier la force motrice des animaux, d'effectuer les ampleurs correspondantes dans les autres équipements.

Deuxièmement : à partir des récoltes de 1817-1818, les grands *ingenios* à traction animale ont tendance à se transformer en semi-mécanisés, en appliquant la machine à vapeur à la sucrerie. Ces nouveaux *ingenios* sont en général semi-mécanisés.

Troisièmement : à partir des années 1840, avec l'installation des premiers évaporateurs à vide dans les *ingenios* cubaines et l'utilisation subséquente de centrifugeuses, *l'ingenio* mécanisée est née, ce qui était le point de transition vers l'émergence d'une grande industrie.

Quatrièmement : la puissance hydraulique, largement utilisée par les petites *trapiches* du XVIIIe siècle. . (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 210)



Fig. 2.2 Ingenio avec les premières machines à vapeur.

Source: *La Cuba pintoresca* de Frederic Mialhe. BNJM

Ce qui signifie que ce n'était pas un processus de mutation, car les dispositifs à traction animale ne sont pas devenus semi-mécanisés ou mécanisés. C'était un phénomène distinct et avec une transformation si radicale de l'environnement qu'il ne peut pas partir des bases étroites de l'ancienne fabrication. Cela a été simplement liquidé. La grande industrie devient un phénomène distinct, qui découle d'autres concepts et n'utilise aucun des

éléments de l'ancien *ingenio*.

Jusqu'à un peu plus que la première moitié du XIX^{ème} siècle, les mesures utilisées sont imprécises : la canne est calculée en charrettes, le bois de chauffage en tâches, la bagasse en paniers, la chaux en coquilles de noix de coco et le control du feu de coction donné par les cris du journalier. (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 203) La révolution industrielle cubaine commence, doublant les rendements industriels et améliorant de manière remarquable la qualité. Elle provoque la crise de l'esclavage et détermine la séparation des secteurs agricole et manufacturier. Il constitue le germe du grand *central*.

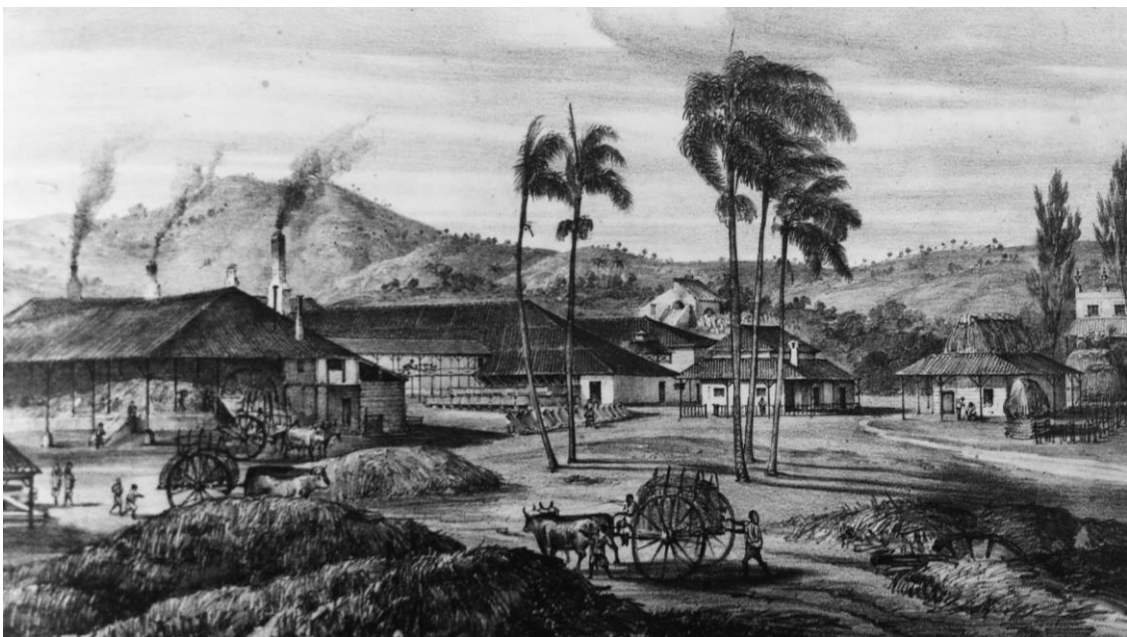


Fig. 2.3. Vue d'un moulin près de Matanzas. La présence des machines à vapeur montrent l'évolution des installations. C'est un exemplaire du germe du grand central de sucre. Source: *La Cuba pintoresca* de Frederic Mialhe. BNJM

Pour installer la grande usine (le *central*), il a fallu démolir tout le précédent : moulin à sucre, seaux, écrémeurs, pompes et procéder à la construction de la nouvelle usine. Cette coexistence de différents types d'usines, obtenant, comme il est logique, différentes qualités de sucre et à des coûts différents, a engendré un énorme chaos productif sur l'île (G. Campoamor, 1985, p. 207)

Avec la fin de l'esclavage, le salarié devient la force de travail de l'industrie. La caserne cesse d'exister. Les esclaves deviennent des salariés qui peuvent avoir une famille et qui

ont besoin d'une maison presque toujours construite de manière temporaire à proximité des industries. Vers la fin du XIXe siècle, avec les gros investissements du capital américain, apparaissent les nouveaux *ingenios*, appelés *central* qui s'imposent comme étant la nouvelle typologie de la sucrerie. Ses possédants ont commencé à s'appeler propriétaires fonciers et les agriculteurs qui vendaient la canne aux usines pour la broyer ont été nommés colons. Tout cela a conduit à une diminution du nombre d'usines passant de près de 2000 à 189 (PEDROSA PUERTAS, 1966, p. 63)

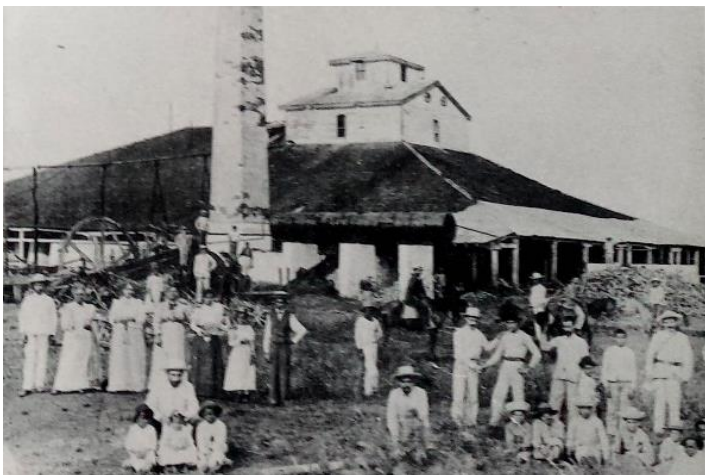


Fig 2.4. Moulin au sucre "Santa Rita" en 1890. Il était considéré un des mieux de Cuba à l'époque.

Source : *El Libro de Cuba*, 1930. Pag 192.

Au XXème siècle

Avec la naissance de La République, après l'intervention militaire des États-Unis à Cuba, plusieurs changements se sont produits dans l'agro-industrie cubaine qui se manifestait depuis la fin du siècle dernier. L'expansion des entrepreneurs étrangers a atteint une concentration de la majorité des terres par les Américains, car seuls 28 monopoles américains dominaient 83% de la superficie consacrée à la plantation de canne, ce qui représentait 20% de la surface cultivable du pays. (MORENO FRAGINALS, 2014, pp. 169 - 175)

La période de croissance la plus importante de l'industrie sucrière a eu lieu dans les années qui ont suivi la première guerre mondiale (1914-1918), avec l'expansion accélérée des grandes *centrales* de Camagüey et d'Oriente, avec leurs propres chemins de fer, ports et champs pétrolifères canne à sucre. (HERRERA P, 2008, p. 23) Les améliorations apportées à la technique agroindustrielle de la canne à sucre augmentent le coût des *ingenios*, ce qui signifie que seuls les grands entrepreneurs étaient en possession de ces

industries. C'est ainsi que le processus d'absorption capitaliste se répète, les plus grandes *ingenios* finissent par avaler les plus petites qui disparaissent peu à peu. (HERRERA P, 2008, p. 22)

L'intervention militaire américaine a provoqué des revers politiques et économiques pour le développement du pays ; et parallèlement, une série de bons effets dans les domaines de l'urbanisme, de l'architecture et du paysage, non seulement autour des grandes villes, mais aussi dans les agglomérations qui se sont formées autour des sucreries. (HERRERA P, 2008, p. 22) De nouveaux concepts technologiques sont également introduits à Cuba, faisant référence à l'assainissement, à la disposition urbaine qui répond aux catégories sociales et aux nouvelles conceptions et avancées des réseaux techniques. D'une certaine manière, il y a eu une américanisation du paysage qui a affecté divers ordres de la vie du peuple cubain en général.

La nouvelle usine a été caractérisée par son nouvel aménagement du territoire, qui était en soi, ce qui marque la nécessité d'établir de nouvelles structures économiques et sociales. L'introduction et l'influence du *Ballom Frame*²² comme l'une des caractéristiques les plus importantes de l'industrie sucrière des Caraïbes et de Cuba dans la première moitié du XXe siècle. Certaines ont des constructions plus solides caractérisées par la brique comme matériau porteur et les toits carreaux de boue ou solides (plats ou inclinés). (HERRERA P, 2008)

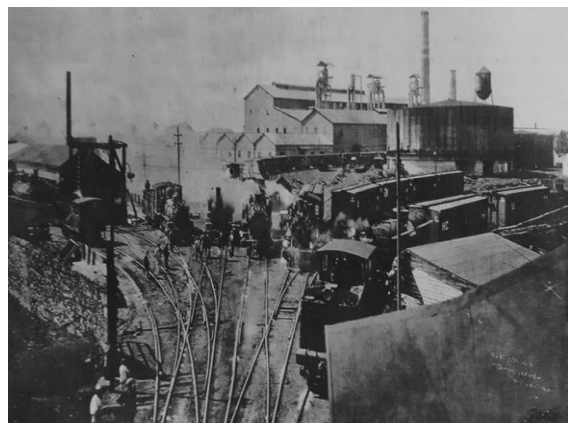
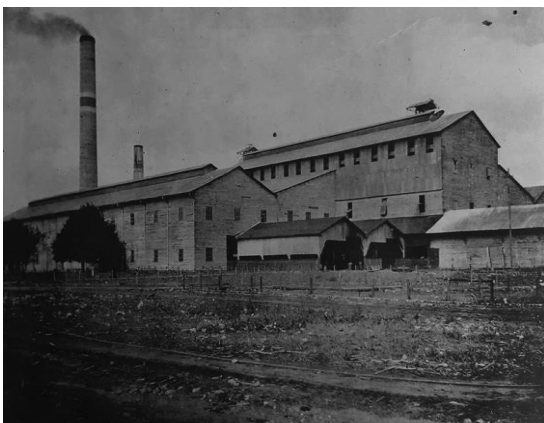


Fig. 2.5 et 2.6. *Central España, a Matanzas Cuba. 1916. Source: Archive Provincial de Matanzas.*

²² Le *ballon frame* est issu de la technique à [bois longs](#), des sciages sont cloués pour former un ensemble de cadres complets.

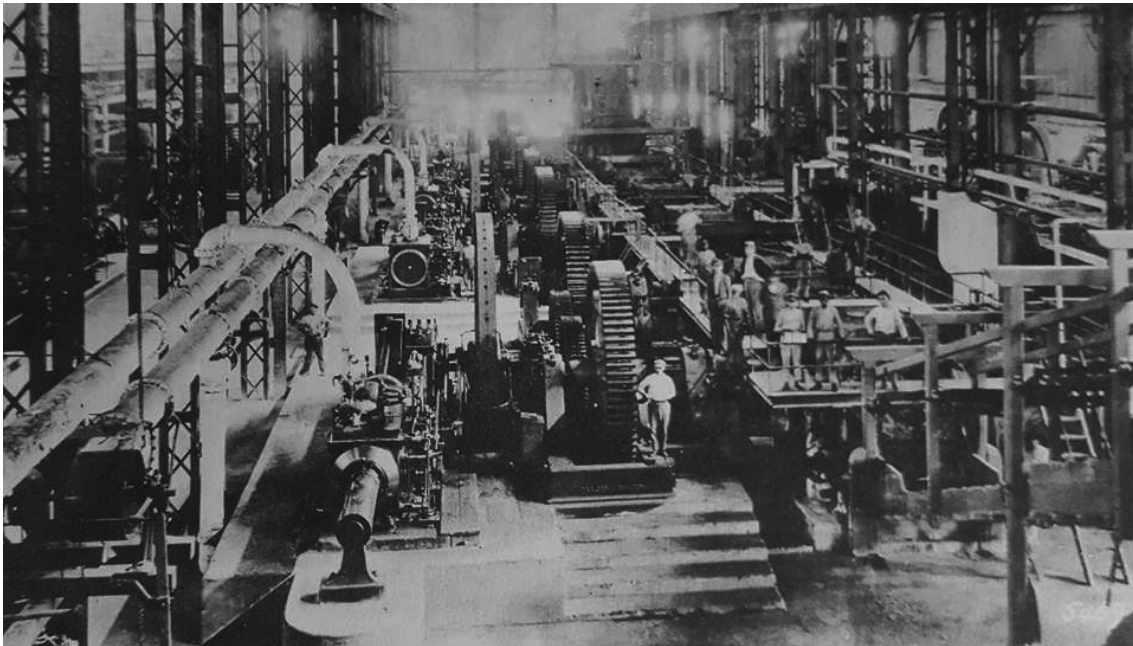


Fig. 2.7. Navire principale du Central España, a Matanzas Cuba. 1916.

Source: Archive Provincial de Matanzas.

Associés aux nouvelles sucreries, émerge le *batey*²³ sucrière qui, contrairement à la caserne coloniale, qui n'était que temporaire au cours de l'année, sera une installation permanente pour le personnel administratif, certains travailleurs et leurs familles. En raison de la condition de permanence, il était nécessaire de fournir aux habitants un ensemble de services leur permettant d'y vivre. Dans les sucreries qui ont été construites et dans celles qui ont été transformées, les nouveaux concepts d'urbanisation ont été introduits et ils ont été dotés d'indépendance et d'une autonomie sociale et économique. (HERRERA P, 2008, p. 37)

Les maisons, généralement des chalets en bois, amélioreront la qualité de vie des ouvriers. Certaines des usines auront des écoles, des espaces sociaux, des infirmeries et des stades de baseball pour développer des compétitions contre les équipes d'autres usines. La présence de parcs et jardins publics pour le bien-être et le plaisir de la population.

Ces structures importées à Cuba existaient déjà dans de nombreuses entreprises et villes du monde entier, qui ont continué à être appliquées tout au long du XXe siècle en raison

²³ Village qui est créé pour les personnes qui travaillent dans l'industrie de la canne à sucre, où les maisons, les bureaux et le commerce sont situés autour d'une place.

des résultats positifs des politiques paternalistes sur l'efficacité de la production et du contrôle social.

En outre, les alambics, déjà convertis en distilleries, commencent à être construits dans des zones plus proches des villes, en particulier près du port et avec une communication imminente vers les usines d'où les miels sont arrivés à distiller.

Avec le triomphe de la révolution cubaine, les mutations socioéconomiques et politiques ont entraîné une transformation des modèles de vie, la production agricole industrielle étant structurée selon les principes de l'organisation socialiste de l'économie. (HERRERA P, 2008, p. 38) Dans le cadre de la politique du gouvernement révolutionnaire, les modes de vie des travailleurs et des administrateurs dans toutes les zones rurales ont été homogénéisés.

De nouveaux concepts compositionnels et formels ont également été insérés dans les plans de développement urbain et architectural des territoires, en vue de la normalisation et du fonctionnalisme spatial à travers le pays. De nouvelles sucreries dotées de technologies modernes et des contrats avec les pays de l'URSS ont été construits. À proximité des nouvelles centrales électriques, les sucreries se sont caractérisées par une typologie de construction préfabriquée, les espaces habitables et le temps de construction ont été réduits par rapport au traditionalisme et au confort (SEGRE, 1989, p. 254).

Avec la démolition des bâtiments industriels due aux mesures économiques appliquées en 2002, des impacts significatifs ont été enregistrés sur la vie des habitants identifiés par un système socio-économique traditionnel. Dans le même temps, l'absence de suivi soutenu des normes de construction et d'entretien des sucreries, des champs de cannes à sucre et des autres éléments intervenant dans l'industrie sucrière traditionnelle, a provoqué un déséquilibre remarquable dans la connaissance du patrimoine historique et a mis en évidence la conservation nécessaire de ces sites. (Herrera Pupo, 2008, p. 25)

Avec cette mesure économique, la perte des valeurs du patrimoine sucrier agro-industriel a été indirectement accélérée, un processus qui s'était déjà manifesté dans les sucreries et dans le reste des éléments liés à la production sucrière agro-industrielle.

Les routes du sucre et le chemin de fer

L'absence de routes était un problème historique pour le monde de la manufacture cubaine. Les premiers *ingenios* géants ont donc été construits au bord des eaux, apportant leurs sucres à la mer et les transportant à la Havane par le trafic de cabotage. Avec la croissance du sucre, *l'ingenio* crée et fait évoluer les routes. Avec l'augmentation de la production, les *ingenios* se développent, les coûts se multiplient et la gravité du problème augmente, il y a de plus en plus de sucres et de mélasses à transporter, plus d'outils d'abattage et de retour, plus de distances et moins de bêtes de cavalerie. (G. CAMPOAMOR, 1985)

La communication pour le sucre cubain comportait quatre étapes évolutives : le chemin, le chemin de terre, la route et la route de fer. Il y a quatre phases correspondant aux quatre étapes économiques. Tout d'abord, la piste des bûcherons qui a ouvert les grandes clairières aux *trapiches*. Puis venait l'*arria*²⁴ avec sa longue rangée de mulets. Et en eux les sucres et le miel sont transportés jusqu'à la fin du XVIIIème siècle. En utilisant les mots exacts de l'époque : les produits sont commandés par charges, un concept relatif à l'animal, poids supporté par la bête. (MORENO FRAGINALS, 2014)

Dans l'historiographie cubaine, le chemin de fer est considéré comme le facteur le plus déterminant dans le fait que Cuba est devenue le premier producteur mondial de sucre. Le chemin de fer, et non la machine à vapeur appliquée au moulin du sucre, est le premier élément de la révolution industrielle qui transforme complètement les conditions de production cubaines. L'introduction de la machine sur rails à Cuba a commencé très tôt, en tenant compte de la chronologie du développement ferroviaire dans le monde entier. Ce moyen de transport a eu un impact décisif sur le développement de la société industrielle capitaliste cubaine. Le processus d'amélioration de la production a connu son plus grand bond en 1837 avec l'installation des premières lignes ferroviaires à Cuba et d'Ibero-Amerique, en améliorant la communication avec les ports d'embarquement. Avec cela, l'industrie est restée élitiste et n'a été accessible que pour les grandes capitales, la plupart d'entre elles étant concentrées dans la région occidentale à cette époque.

²⁴ Groupement ou ensemble d'animaux utilisés pour transporter, trajiner et transport. Aux États-Unis, on parle de recua de douze animaux de trait guidés par un seul journalier.

(TORRES-CUEVAS & LOYOLA VEGA, 2001, p. 116)

La *sacarocracia* a introduit la construction immédiate des routes en fer, sans elles il n'y avait pas de sucre. Le chemin de fer était la solution idéale, son entrée signifiait, au cours de la première année, une diminution de 70% des coûts de transport élevés. Lorsque le chemin de fer apparaît, l'expansion du sucre n'a plus de freins. La simple présence du chemin de fer rend possible la construction de fabriques d'esclaves de plus de 900 tonnes. (Moreno Friginals, 2014, p. 179)

C'est comme cela qui a commencé un mouvement avantageux autour du développement ferroviaire du pays, et en seulement 20 ans, ils sont capables de réunir toutes les zones sucrières de l'île. Les communications sont raccourcies dans le temps et s'allongent dans l'espace. En fait, de nombreux chemins de fer ont été construits isolément entre les *ingenios* et les ports maritimes, ce qui a permis aux propriétaires d'augmenter leur production et de fonctionner dans certains cas indépendamment du développement agro-industriel du reste du pays. (HERRERA P, 2008, p. 22)

Le réseau ferroviaire cubain a été caractérisé à ses débuts pour suivre l'expansion manifestée par l'industrie principale du pays. Le chemin de fer constituait un élément structurant du paysage et un élément déterminant dans l'évolution, l'expansion et la caractérisation des paysages de la canne à sucre. Dans la zone occidentale, le chemin de fer était désormais un phénomène nettement sucrier. Dans un court période de 20 ans, les chemins de fer communiquent toutes les régions sucrières de Cuba. (G. Campoamor, 1985, p. 182) Chaque centre de production cherchait à exporter ses marchandises dans les baies ou les entrées les plus proches afin de toujours réduire les coûts de transport. Au milieu du siècle, avec la naissance de la grande industrie, les chemins de fer se sont terminés aux quais. Le système utilisé par le réseau ferroviaire était la trilogie intégrée par les centres de production, la route de fer et le port d'exportation.

À partir du deuxième tiers du XIXe siècle, la multiplication accélérée du nombre des *ingenios* a favorisé la construction de nouvelles voies ferrées pour communiquer les nouvelles zones de production et leurs communautés respectives. La concentration et la centralisation des productions sucrières ne visaient pas à transporter uniquement le produit final au port, mais il fallait aussi fournir la matière première, la canne, aux grandes

et nouvelles usines. Compte tenu des difficultés techniques, opérationnelles et économiques imposées par les nouvelles conditions exigées aux entreprises de service public, les propriétaires fonciers ont commencé à construire des succursales privées et à acheter leurs propres locomotives.

Dans la région occidentale de l'île, plus précisément dans les anciennes provinces de La Havane et de Matanzas²⁵, le plus grand kilométrage de chemins de fer a été construit, formant un réseau relativement dense. Les réseaux de fer, dirigés par plusieurs compagnies de capitaux nationales et étrangères, ont établi leurs bases d'opérations dans les trois principales villes de la région, détentrices de ports : La Havane, Matanzas et Cárdenas. L'implantation d'un moyen de transport inconnu jusqu'à présent sur le sol cubain et avec un développement, encore naissant à l'échelle internationale, se traduisait à son tour par la mise en place des infrastructures indispensables à son fonctionnement.

Le chemin de fer ne suffisait pas pour lui-même le bon fonctionnement du transport. Pour cette raison, dans ces villes ont été emplacements des bâtiments et des installations tels que des entrepôts, des ateliers et des stations pour leur entretien. Ces installations sont devenues des éléments clés et ont marqué un caractère particulier dans la constitution du paysage de l'époque dans le but de loger des fonctions vitales pour l'assurance du service.

Dans ce système plutôt complexe pour leur époque, des activités d'ingénierie ont également été intégrées pour le conditionnement des terrains, à travers des travaux de terrassement et la construction de drains, de ponceaux et de ponts qui ont également modifié le paysage. Ces dernières années, la région occidentale a produit 63% du sucre cubain, afin de prendre en compte l'énorme poids de ce compte dans l'économie et son influence conséquente sur d'autres sphères de la vie de la colonie, le déséquilibre régional était évident sur le plan économique et démographique, selon les chiffres de 1862, 55% de la population était concentrée dans l'ouest, tandis qu'au centre et à l'est de l'île, elle vivait respectivement à 21% et à 19%. (TORRES-CUEVAS & LOYOLA VEGA, 2001)

²⁵ Division politico-administrative avant 1976.

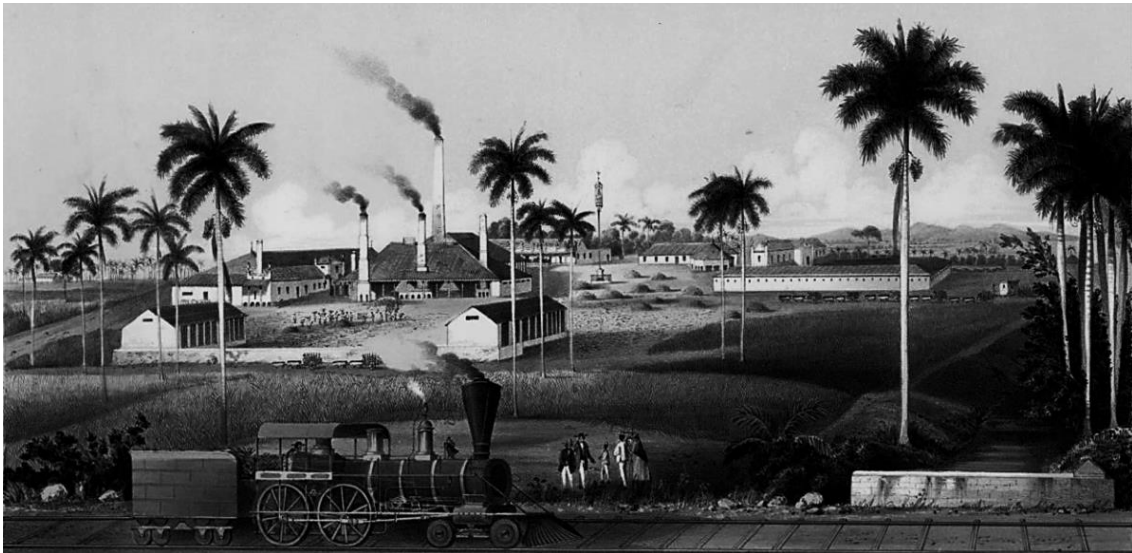


Fig 2.8. Le chemin de fer de La Havane à Güines en traversant l'ingenio Ácana, au milieu du XIXe siècle.
Source : Livre *Les moulins*. Dessin de Laplante, Lithographie de Marquier.

À la fin du XIXe siècle, les statistiques officielles reconnaissent l'existence de 107 voies privées légalisées, d'elles 93 correspondant aux *ingenios*. Cinquante-six de ces chemins de fer destinés au transport sucrière avaient leurs propres locomotives. Le développement des chemins de fer à l'époque de la République a permis de consolider le caractère monoproduitif de l'économie cubaine au détriment des autres secteurs. Les investissements nord-américains ont réussi à créer un monopole qui exploitait tous les chemins de fer des provinces de l'Est et des ports d'exportation de sucre plus importants de l'île.

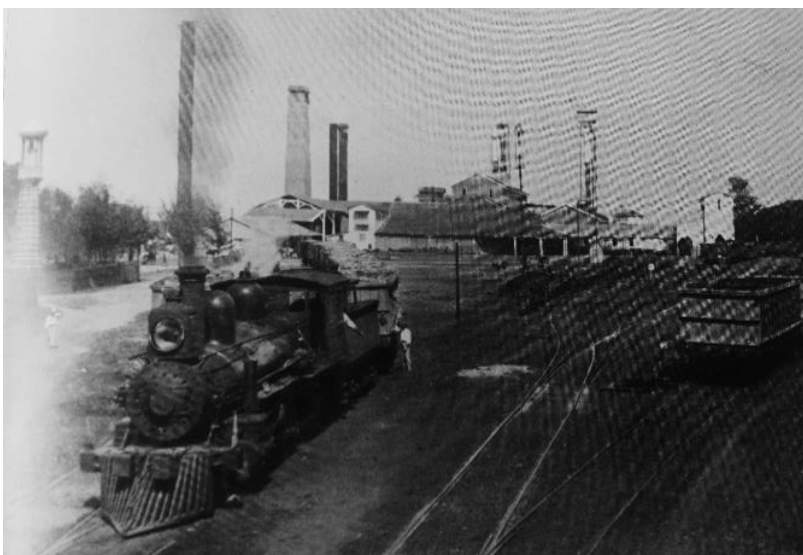


Fig 2.9. Cuban Cane Sugar Corporation. Central "Santa Gertrudis".
Source : *Libro de Oro Hispano-Americano*. Cuba.

Le développement des chemins de fer à l'époque de La République a permis de consolider le caractère monoproduitif de l'économie cubaine au détriment des autres secteurs. Les investissements américains, ont réussi à créer un monopole qui exploitait tous les chemins de fer dans les provinces de l'Est, et des principaux ports d'exportation de toute l'île. À la fin des années 20, les chemins de fer cubains ont été plongés dans une crise profonde et prolongée qui a mis en évidence l'expression sectorielle de la crise qui a touché les fondements mêmes de l'économie et de la société cubaine.

La crise des chemins de fer a été caractérisée par deux facteurs principaux : l'un de nature générale, le résultat de la paralysie de la croissance du sucre qui a non seulement limité, mais a également restreindre le trafic ferroviaire ; l'autre, plus spécifique, provient de la concurrence du transport automobile. Les compagnies de chemin de fer ont donc subi une double réduction de leurs sources de revenus, à la fois par la limitation du volume de fret à transporter et par la perte d'une partie de ce volume déjà limitée aux mains de ses concurrents du transport automobile. (ZANETTI, 1987, p. 386)

Le chemin de fer, en plus d'être un moyen de transport efficace et de réduction des coûts, a également transformé l'utilisation des sols en faveur de la plantation de canne à sucre. Riz et autres produits, importés à bas prix et transportés par chemin de fer sur l'île. Le café, qui connaissait une crise commerciale depuis les années 1930, perd ses terres. Le chemin de fer facilite également la relocalisation, principalement vers l'intérieur, la canne quitte les terres érodées et épuisées pour continuer son expansion de production. (ZANETTI, 1987, p. 110)

Le port et la ville

La canne à sucre avait homogénéisé les champs cubains et la vie elle-même, le sucre avait généré des environnements similaires autour des villes et de leurs ports. Le port, zone d'échange de marchandises, constituait le dernier point cubain pour la canne destinée à l'exportation internationale. Donc il en résulte un paysage indissoluble du processus productif. L'expansion des cultures de canne grâce au chemin de fer vers les territoires intérieurs de l'île a également renforcé le développement des villes portuaires où il a été exporté et a renforcé dans ces zones la physionomie des entrepôts en bandes continues.

Bien que toutes les villes n'aient pas atteint le grand développement métropolitain, les grands ports terminaux de sucre (La Havane, Cienfuegos, Sagua, Cárdenas, Matanzas) avaient pour caractéristique commune d'être le centre nerveux des chemins de fer qui rayonnaient en direction des *ingenios* et mouraient sur les quais qui ont chargé les navires venus du nord. Ils avaient tous une rue pavée vers la mer, où les quais reposaient sur *ácanas*²⁶.

A proximité se trouvaient les grands dépôts de sucre. Dans plusieurs cas, les grands magasins ont remplacé les rez-de-chaussée des manoirs, réduisant ainsi le nombre absurde d'esclaves domestiques. Il y avait généralement deux types d'entrepôts : les plus hauts en maçonnerie et les toits soutenus par des piliers à l'intérieur et traversés par la ligne du chemin de fer et les entrepôts bas qui, dans la plupart des cas, ne couvraient qu'un tiers de la zone totale de l'entrepôt. (G. CANTERO, 1857, p. 18)

Et même si cela semble étrange, il y a eu dans toutes les villes un théâtre comme donation généreux d'un marchand d'esclaves. *Des villes d'énormes populations flottantes (soldats et marins) qui errent dans les quartiers sans fin de la prostitution. (...) Reflet d'un monde qui a fait de la production de sucre le module de toute évaluation éthique et politique.* (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 187)



Fig. 2.10 Vue générale des entrepôts Regla, dans la baie de La Havane, 1857.

Source: Livre *Les moulins*. Dessin de Laplante, Lithographie de Marquier.

²⁶ Arbre en bois solide et compact ; Il est typique de l'Amérique du Sud et de Cuba et peut atteindre 25 m de hauteur. Le bois de cet arbre est utilisé dans la construction.



Fig. 2.11 Vue générale la baie de Matanzas, 1840. Source: Frederick Mialhe. *El libro de Cuba* 1917.

L'un des éléments plus identitaires dans cette région est le grand nombre de *bateyes*²⁷ de canne à sucre, les peuplements situés près des installations industrielles et le reste des dépendances des *ingenios*, soit un soutien pour la production ou domestique pour les différentes classes sociales liées à la transformation de la canne à sucre, parallèlement au développement de l'industrie. (Las Villas y Matanzas. Guía de arquitectura y paisaje., 2012, p. 39)

Mais dans peu cas, la présence de la raffinerie de sucre et de la distillerie de rhum dans le même port était aussi favorable qu'à Cárdenas, ce qui signifiait pour les commerçants internationaux un avantage en termes de contact le plus direct sur le produit qu'était commercialisé.

2.4 La conservation et la valorisation du patrimoine industriel à Cuba

En dépit du fait que l'industrie de la canne à Cuba se détériore de plus en plus, ses éléments constitutifs présentent des caractéristiques patrimoniales authentiques propres aux époques de son émergence et de son évolution et qui sont arrivés jusqu'à ce jour marquant l'idiosyncrasie du cubain. L'affirmation antérieure argumente pour quoi il est nécessaire de sa préservation. Il est donc nécessaire d'identifier les valeurs patrimoniales qui

²⁷ Pluriel de *batey*

répondent à leurs caractéristiques urbaines, architecturales et paysagères, en accord avec leur niveau d'authenticité et d'intégrité du patrimoine, comme fidèle reflet de l'histoire cubaine. (HERRERA P, 2008)

La paralysie et le démantèlement successifs des sucreries depuis 2002, ont engendré une perte d'intégrité et d'authenticité de tous les éléments liés à l'activité socio-productive. Un fossé a été créé dans la reconnaissance actuelle des caractéristiques et des valeurs patrimoniales authentiques, le sentiment d'appartenance des communautés est perdu.

Une grande partie des paysages industriels à Cuba ont disparu, seyant la plus grande quantité des industries du pays celles de la production du sucre et du rhum ; et ceux qui existent encore sont menacés de disparaître si des mesures urgentes ne sont pas adoptées pour leur identification, leur reconnaissance et leur préservation. *Il n'est pas exagéré d'affirmer que si des mesures urgentes ne sont pas prises pour assurer leur protection et leur réutilisation, ce patrimoine, qui pourrait bien être considéré comme une valeur universelle exceptionnelle, sera irréversiblement perdu.* (RIGOL, Seminario de la Cultura del Azúcar en Cuba, 2005)

Les principaux agents menaçants sont les caractéristiques physico-géographiques du pays en tant qu'île, ainsi que les fréquentes catastrophes naturelles et les ressources rares. L'absence de planification rationnelle du territoire, la connaissance limitée des techniques de gestion par les administrations publiques et le manque de sensibilisation à leur importance en tant que mode de vie durable pour leurs communautés et en tant qu'attraction pour la culture, le tourisme et la science sont aussi des facteurs.

Les études dans le domaine académique, au cours des vingt-cinq dernières années, en faveur de la reconnaissance de ce patrimoine industriel cubain, ont généré une nouvelle vision culturelle sur ces anciennes dynamiques. La prise de conscience sur les menaces de sa perte totale a permis de prendre en compte sa récupération et sa réutilisation dans des zones qui permettent un développement économique et culturel plus important, comme la vieille ville de La Havane. Cependant, dans d'autres territoires, où le développement économique est précaire et où leur passé industriel constitue actuellement le moyen le plus susceptible de stimuler leur développement culturel, il n'y existe pas une prise de conscience des autorités locales, du gouvernement et de l'opinion publique.

Donc, on a une grande nécessité de créer un programme spécifique et surtout de travailler collectivement sur les gestions de conservation et de mise en valeur de ce patrimoine. L'absence de critères cohérents dans certains cas d'interventions effectuées et la confusion des administrations lorsqu'elles proposent conjointement des utilisations intuitives et inappropriées, ne génèrent qu'une insécurité dans la compréhension de l'avenir de ce patrimoine.

Dans les interventions déjà réalisées, il est très fréquent d'observer des interventions ponctuelles, où l'importance du paysage en tant que système contenant sa propre morphologie n'est pas appréciée. Il se trouve également que lorsqu'un bâtiment de ce type est réhabilité, seule son intervention est envisagée au regard de la nouvelle fonction sans tenir compte de l'héritage historique et architectural, mutilant ainsi l'identité fournie par le bien dans son contexte. L'absence d'arguments culturels et de réinterprétations engendre la perte de représentants authentiques de ce qui constitue un symbole national.

La situation concernant la conservation du patrimoine industriel cubain conduit à la conclusion de que la création d'une législation spécifique pour sa protection est imminente, comme cela a déjà été fait dans la Constitution cubaine entre les lois et décrets et leurs organisations respectives chargées de leur application. Les interventions visent à préserver la véracité du témoignage industriel, à faire comprendre les processus de production, les réalisations technologiques, les développements architecturaux et urbanistiques, les impacts économiques, la préservation des traditions. Les processus d'intervention doivent inclure la valorisation des biens sur la base de critères fondés sur des intérêts sociaux, culturels et économiques en faveur de la communauté et en fonction des signes que sa mémoire historique détient.

Conclusions partiales

Cuba devient la seule colonie des Caraïbes à produire du sucre blanc capable de concurrencer les raffineurs européens.

Cuba était un pays monoproduit et la base fondamentale de son économie était centrée sur l'industrie sucrière et ses dérivés.

Déjà au XXe siècle, Cuba était mondialement reconnue pour la qualité de son sucre et de son rhum, et elle était un important exportateur de ces produits.

L'industrie sucrière et son développement ont renforcé l'utilisation du chemin de fer à Cuba, en seyant le premier pays d'Amérique latine à disposer de ce système de transport.

L'obsolescence technologique et le déclin de la production de sucre et de ses dérivés ont eu un impact négatif sur le développement de cette industrie, qui a provoqué la fermeture des centrales électriques dans les années 80 et le déclin d'un empire industriel sucre et rhum cubain.

Le paysage culturel associé à la production industrielle du sucre à Cuba, présente des valeurs hétérogènes et une transcendance maximale en termes d'échelle de population par rapport aux autres paysages industriels.

L'échange dynamique entre les paysages divers, a donné naissance à une richesse culturelle à travers l'espace et le temps, ce qui aura toujours le décalage de l'évolution, dans le cas de Cuba, il augmente en raison de son faible développement économique, mais qui donne à son tour une valeur de plus en termes de contexte historique.

L'industrie sucrière et ses dérivés ont joué un rôle au-delà de l'usine. Les relations sociales générées dépassent les horaires du travail journalier pour compléter le cycle de vie des travailleurs et leurs familles. Chacun de ces centres de production, avec leurs particularités selon leur nature, leur localisation, leur temps et leurs relations avec les autres activités générées dans le contexte, a contribué à l'identification de leurs valeurs et à la définition d'une identité.

Ces valeurs se traduisent par une signification historique et culturelle, ce qui permet à ce patrimoine d'être du domaine et l'acceptation générale de leurs communautés, reflétant leur identité locale, régionale et même nationale.

La plus grande valeur du paysage provient de sa considération comme espace vécu, en tant qu'élément de l'environnement, en tant qu'expression régionale de la culture du territoire et en tant que moyen potentiel de localiser des activités productives et des logements.

De la reconnaissance de la signification de la culture industrielle et de l'importance pour Cuba de la conservation de son patrimoine industriel, des réponses stratégiques devraient être recherchées pour transformer les anciens noyaux industriels en fonction de la conservation des éléments identitaires y traditions qui les représentent.

Chapitre III

Le paysage industriel de la production du sucre et du rhum a Cárdenas.

Résumé

Ce chapitre décrit comment s'est produit le processus de transformation de la canne du sucre à la ville de Cárdenas et dans le paysage industriel à l'étude, ainsi que son rôle dans la consolidation de l'identité de cardenense et cubaine. Les valeurs du patrimoine industriel du paysage sont montrées et un diagnostic est fait de leur situation actuelle et de son potentiel pour générer un impact culturel et un développement durable dans sa communauté.

3.1 Cárdenas : Port, industrie et chemin de fer

La municipalité de Cárdenas occupe la partie nord de la province de Matanzas à Cuba. Elle se limite au nord avec la municipalité de Varadero et le détroit de Floride, au sud avec les municipalités de Limonar et Jovellanos, à l'ouest avec la capitale provinciale de Matanzas, et à l'est avec les municipalités de Martí et Perico. La ville Drapeau, comme est connue aussi, était parmi les premières villes cubaines à avoir un port où l'activité industrielle était liée aux coutumes et à la vie quotidienne des habitants. La ville générée par l'industrie est également rapidement devenue un centre d'attraction important parmi les visiteurs, les travailleurs de la région et les gens en général.



Fig. 3.1 Carte qui montre la localisation de Cardenas dans l'île de Cuba. Source : Daily Barbara Vega Cruz.

Cárdenas était l'une des villes de référence du développement industriel de Cuba. Son enrichissement et son déclin en tant que ville ont été étroitement associés à la production de sucres et d'alcools, ce qui lui a valu d'être parmi les premières régions les plus riches de l'île au XIX^e siècle. C'était une ville de primautés dans l'application de plusieurs technologies et infrastructures importées à Cuba dès les révolutions industrielles. De petit village en village puis une ville, en rapide ascension commerciale-démographique, pour être le départ spontané vers la mer de doux arrosés et barils de rhum. *La richesse de l'hinterland a stimulé la bonne fortune à la ville maritime et, inversement, Cárdenas défoie la fièvre en devenir une riche zone industrielle saturée d'usines modernes.* (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 111)

Cárdenas, la plus jeune des grandes villes cubaines, a émergé comme une heureuse conséquence du boom sucrière du premier tiers du XIX^e siècle, qui a étendu à l'est l'occupation des terres par les champs de cannes et les *ingenios*, une avancée bientôt

stimulée par le transport ferroviaire et la navigation à vapeur. (MARRERO L. , 1984, p. 237) D'excellentes conditions pour la présence d'une baie pour les embarquements immédiates et d'excellents terrains pour les plantations du sucre et du café, les champs de coton, et de nombreux autres produits du travail.

L'occupation des terrains de Cárdenas, sur la côte nord de Cuba, est le résultat du débat pour créer un débouché à la mer pour le commerce portuaire de la production agricole dans la région qui, au XVIII^e siècle, a connu un essor productif grâce à l'immigration de nombreux colons européens installés à Cuba fuyant les révolutions en Haïti et à Saint-Domingue et l'insuffisance de terres fertiles dans les régions proches des villes de La Havane et de Matanzas.

Jusqu'en 1800, le village n'a pas été fondé, construit avec des ranchs de pêcheurs rustiques. Son objectif immédiat était d'évacuer les produits de la terre, du sucre et du café en première ligne. Le port de Cárdenas commence ses activités très tôt, pour effectuer ce trafic, de très petites goélettes et des navires ont été utilisés. Ce mouvement portuaire a donné lieu à la création de la maison de *erario*²⁸, sorte de bureau de recouvrement chargé de l'expédition des navires et du recouvrement des impôts.

Le 20 Septembre 1826, le premier essai est fait pour permettre au port par le propriétaire José María Calvo et O'Farrill qui avait des intérêts dans la région en raison de la hausse des produits obtenus sur le territoire causé par les difficultés de transfert au port de Matanzas. Dès 1827 était une nécessité impératif l'habilitation du port de Cárdenas, et il a été fait, cela a abouti à de nombreux hommes d'affaires se tournent leur regard vers le port.

Dans une rue isolée, les entrepôts de fruits étaient distribués, soit 10 en 1827; une usine pour fabriquer des boîtes de sucre et une outre pour la construction des charrettes pour le transport de marchandises, un magasin mixte, une épicerie et même un tabac pour la consommation des produits locaux. Le village a commençait à intensifier son trafic de goélettes à La Havane. (G. CAMPOAMOR, 1985, p. 113)

²⁸ Maison responsable de garder l'ensemble d'actifs et de revenus appartenant à l'État.

Comme on a pu se rendre compte, l'histoire de Cárdenas ne peut être racontée sans mentionner les termes sucre, rhum, baie et chemin de fer. La relation étroite entre la baie et ses terres à la suite de la fondation de la ville nous oblige à poursuivre le cours de son histoire orientée vers la compréhension du paysage autour de son front maritime comme le scénario représentatif de ce qui a été sa chronologie générale jusqu'à la date.

L'excès de productions a permis à leurs habitants de penser à l'indépendance économique de la province de Matanzas, où appartenaient leurs terrains. Pour cette grande pas de développement, il était nécessaire parvenir d'une autonomie économique et politique séparée donc de la province de Matanzas à laquelle Cárdenas appartenait. Ce qui n'était possible que grâce à la présence d'un port en accès à la mer ; pour lequel la fondation d'une ville qui garantissait son fonctionnement était essentielle.

Les zones de production étaient très proches de la côte, mais la totalité de la côte a été rejetée par ses habitants en raison de son terrain boueux et de la présence de corsaires et de pirates qui dominaient les eaux des Caraïbes. (Alvarez Blanco, 2001) Ainsi, le 8 mars 1828, la ville de Cárdenas a été fondée. Destinée à cette époque à une croissance prodigieuse, elle servira bientôt d'arrière-pays des *ingenios* à sucre et de plantations de café de la zone. En 1836, la ville devient un centre commercial et portuaire avec 227 maisons et 926 habitants. (MARRERO L. , 1984, p. 238)

Le chemin de fer et la gare de San Martin

Dans la région de la province actuelle de Matanzas, la plantation de canne propage dans la première moitié du XIXe siècle. Les riches propriétaires de La Havane ayant investi dans ce département, intéressés à améliorer leurs activités, se sont lancés très tôt dans l'installation du chemin de fer. Constituant, autour de la baie, deux compagnies de chemin de fer: *le Chemin de fer de Cárdenas* et *le Chemin de fer de Júcaro*, c'est en fait le deuxième chemin de fer construit en Ibéro-Amérique.

La société du Chemin de fer de Cárdenas en 1837 a obtenu une concession pour la construction du chemin de fer entre Cárdenas et Bemba, ville actuelle de Jovellanos. Cet objectif a été atteint en décembre 1840. Ce chemin de fer qui traversait une riche région

des plantations et du foret qu'est devenu le plus grand moteur de la vie et de la prospérité de Cárdenas. Par la suite, les lignées ont continué à croître jusqu'à rejoindre d'autres populations. Le Chemin de fer Júcaro est originaire d'une autre concession gouvernement colonial le 19 Novembre, 1841 la construction d'une ligne de Cove Siguagua dans la baie de Cárdenas à San Antón de la Anegada, une boutique Sabanilla de la Palma et Pijuán. (ZANETTI LECUONA & GARCÍA ÁLVAREZ, 1987, p. 50)

Avec la construction du chemin de fer commence une nouvelle étape de développement économique et social pour le village de Cárdenas avec sa conséquente incorporation des nouveaux *ingenios* auprès le commerce du port.

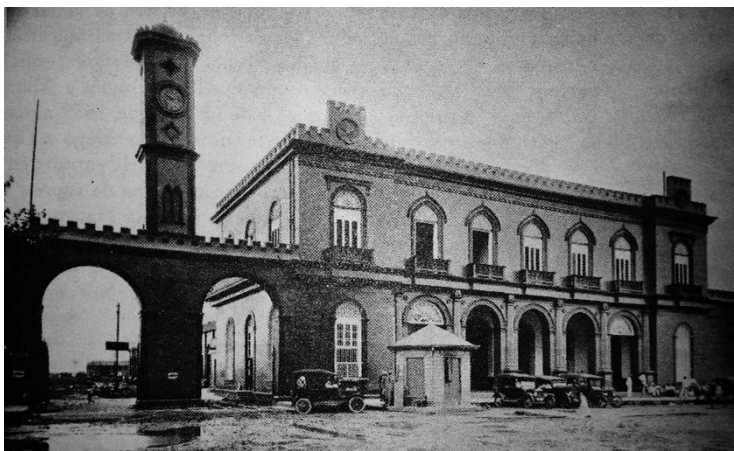


Fig. 3.2 La gare de San Martin.
Source : El libro azul de Cuba.
1917

La gare de San Martin a été construite en 1875. Le bâtiment principal de la gare de San Martin est une construction en pierre taillée, à corps unique et deux plantes, qui combinent les styles néo-gothique et mauresque. Un élément de valeur architecturale exceptionnelle est la tour de l'horloge qui ferme la rue de Pinillos et qui rappelle le minaret de l'architecture mauresque.

Une forge abondante et élaborée dans les fenêtres et les balcons, exclusive dans la zone urbaine fondatrice. La station a accueilli des autres fonctions de la ville comme le télégraphe, des entrepôts, des logements et le stockage temporaire des esclaves qui ont été vendus aux dispositions des usines de la région. La fermeture de l'immense patio était un bâtiment du corps, connu sous le nom de *Casa de Mayordomía*, aujourd'hui en ruine. (BUENO GARCIA, 2012)

La valeur architecturale de la propriété est indéniable. Grâce aux études réalisées, une protection de grade II lui a été attribuée. Cependant, les valeurs culturelles de l'édifice

n'ont pas été officiellement reconnues, donc il n'a été pas déclaré encore comme monument local.

Le port et la ville

Parmi les histoires des ports de l'île, la plus triste est peut-être celle de Cárdenas, la deuxième plus grande baie du pays, la plus septentrionale des ports cubains et la plus proche des États-Unis.

Il y avait déjà un chantier naval à l'époque, situé sur la rue Hector et Anglona, en direction de la mer. En lui, les navires de cabotage qui transportaient des marchandises dans la capitale ont été construits et réparés. La concentration de l'exploitation du sucre et la facilité des échanges commerciaux dans son port ont amené de nombreuses entreprises commerciales et industrielles nord-américaines à envoyer leurs représentants à Cárdenas, qui a commencé à s'appeler «la ville américaine».

En 1843, le port a été qualifié comme de première classe pour le commerce international, fortement influencé par la construction du chemin de fer dans la région deux ans plus tôt, permettant ainsi aux flux commerciaux d'accélérer jusqu'à l'exportation. . (PORTELL VILA H. , 1928, p. 80) Selon les chroniques de l'époque, Cárdenas avait un commerce actif avec la mère patrie²⁹ et les marchés étrangers. Avec 155 *ingenios* a été le premier centre de raffineur du sucre de la République. Un an plus tard, le port de Cárdenas a été déclaré "difficile d'accès", pour lequel il était nécessaire de faire appel à des pilotes maritimes pour guider les grands navires dans la baie. (Archive 1277, n ° 50052 du Gouvernement Supérieur Civil) Cependant, le montant monétaire des exportations a triplé le montant des importations, donc en 1847 a été inauguré le phare Cayo Bahía de Cádiz et a commencé la construction de plusieurs phares qui ont servi pour l'orientation de la juridiction de Cárdenas. (PORTELL VILA H. , 1928, p. 81)

Le tableau statistique de 1846 montre que pour une population de seulement 1924 habitants et 310 maisons, il existe plus de 120 points commerciaux et industriels. En cinq ans, de 1845 à 1850, des revenus de transport très élevés ont été enregistrés, qui ont coïncidé avec la période de grande prospérité de Cárdenas et de l'église paroissiale, la

²⁹ L'Espagne

mairie, l'hôpital et d'autres bâtiments, la statue de Colomb. La douane a été créée et émancipée de sa capitale : Matanzas. (DE LA PEZUELA J. , 1866)

Les flux commerciaux favorisés par la production industrielle ont permis aux habitants d'avoir un contact plus étroit avec l'étranger et ont servi d'entonnoir commercial vers d'autres villes à travers le chemin de fer et des ports plus petits. Le grand nombre d'immigrés qui apportent leurs coutumes et leurs traditions permet à la ville d'avoir les dernières nouvelles de l'époque et de s'adapter aux nouvelles tendances.

Le 19 mai 1850, le navire "créole" arrive au port de Cárdenas, avec six cents hommes, dont cinq seulement cubains, d'où débarque Narciso López, prend la ville et hisse pour la première fois le drapeau cubain sur l'île. N'ayant pas le soutien des habitants de la ville et apprenant que trois mille soldats espagnols se dirigeaient contre eux, sans s'engager dans le combat, ils se réembarquèrent.

En 1852, la population atteignait 6 173 habitants, soit plus de 50% des immigrants européens et 20% des propriétaires de La Havane et de Matanzas. (DE LA PEZUELA J. , 1866) Bien avant la fin du dix-neuvième siècle, une expansion constructive principalement néoclassique se déchaîna, les principaux espaces publics furent définis et une grande partie du patrimoine bâti l'identifie aujourd'hui. Dans le port, les marécages sont remplis et l'espace de la mer est volé, les bassins naturels sont orthogonalisés et le paysage de la société du progrès impose ses schémas de fonctionnalité. Dans les plans incorporés ci-dessous, on observe l'évolution des densités sur une période de dix ans, ce qui est surprenant compte tenu des technologies de construction du moment. Entre ses grandes primautés, ils soulignent la construction de la première raffinerie du sucre à Cuba en 1851 et la première usine d'illumination électrique publique du pays en 1888 et la deuxième en Amérique après New York. C'est ainsi que, 30 ans après sa fondation, Cárdenas figurait parmi les territoires les plus opulents de Cuba.

En 1862, Cárdenas était la onzième ville de Cuba pour sa population (12 900 habitants) et, dans la région immédiate, il y avait 147 *ingenios* qui produiraient plus de 220 000 boîtes de sucre. À partir de 1878, de nombreuses industries ont été promues, telles que les distilleries, les fonderies, les brasseries et les usines de savon, de cigares et de tabac, ce qui a accru l'activité économique de la ville.



Fig 3.3 Vue générale de Cardenas vers 1865. Samuel de Hazard.

Source: Cuba: économie et société. Volume 9. Levi Marrero.

En 1867, la reine Elizabeth II d'Espagne, signe l'ordre royal qui accorde le titre de ville à Cárdenas, en reconnaissance de la prospérité économique, politique, sociale et culturelle acquise. Pour cette période, le périmètre urbain comptait 14 500 habitants. (MARRERO L. , 1966) En 1875, la gare de San Martin a été inaugurée, l'un des joyaux de l'architecture de son époque considérée comme la meilleure de Cuba jusqu'à la construction de la gare centrale de La Havane au XXème siècle.

De 1899 à 1925, l'activité commerciale de Cárdenas est affectée par les conditions effroyables de la baie. L'accès aux ports de Cardenenses avait été aggravé par l'augmentation du tirant d'eau des navires marchands. Le fond de la baie, boueux et peu profond, devait étendre sa profondeur pour l'amarrage des bateaux sur les quais, et non sur le cabotage à Las Pozas de la baie. Toutes ces manipulations ont retardé le processus d'exportation, de sorte que de nombreuses lignes commerciales ont préféré effectuer leurs mouvements dans d'autres ports. Cela affecte également la centralisation du commerce en faveur de La Havane, à l'époque républicaine. Les nouveaux tarifs qui ont bénéficié de faibles droits de douane sur les produits américains, établis par le Traité de Réciprocité Commerciale de 1903³⁰, établit un système de préférences pour le commerce avec les États-

³⁰ Un traité commercial entre Cuba et les États-Unis signé en 1903. Répondu par les États-Unis. C'était disproportionné, car elle n'accordait à Cuba qu'une réduction de 20% des droits, tandis que l'administration américaine exigeait des réductions de 20% à 40% pour ses produits.

Unis, qui devient pratiquement le seul marché des importations, et la règle définitif de l'industrie sucrière dans l'économie nationale et du sucre brut dans le commerce du pays. (HELLBERG, 1929)

L'industrie sucrière

Dans une étude menée par des Américains pour évaluer les possibilités que Cuba pourrait offrir aux investisseurs yankees, et publiée sous le titre de *Industrial Cuba*, en se référant aux Cárdenas de 1899, elle décrit des éléments pouvant aider à bien comprendre le processus économique en déclin. des années suivantes:

"Cárdenas peut être appelée la population la plus jeune de Cuba et elle est connue comme la ville américaine du fait que de nombreux Américains y ont établi leurs entreprises ou leurs bureaux par lesquels ils contrôlent des intérêts dans différentes parties de l'île. En 1828, avec ses rues droites et larges et sa place qui orne la statue de bronze de Colomb, Cárdenas est une ville purement commerciale. Il a un large port, traversé par des sources de 300 à 1 000 pieds de longueur. Il a de bonnes sources d'eau, d'éclairage électrique et à gaz. Son activité principale est le sucre mais, contrairement à d'autres villes cubaines, elle possède des manufactures nombreuses et variées: liqueurs, bières, cigares, métallurgie et autres usines. Il est bien relié par voie maritime et ferroviaire, avec les principaux points de l'île, avec une population de 20 505 habitants, dont 15 000 sont blancs. En 1894, Cárdenas a exporté des marchandises d'une valeur de 10'008 \$, 565, dont 9'682 \$, 335 correspondaient au sucre expédiés aux États-Unis, où en 1895 ont été envoyés 32, 283 tonnes de charbon destination vers ce port. Située dans l'une des régions agricoles les plus riches de Cuba, Cárdenas n'est pas pauvre en minéraux, en particulier en asphalte, dont les mines particulières dans les eaux de la baie sont exploitées. (PORTER, 1899, p. 130)

En 1899, pour les statistiques officielles, la valeur des marchandises mobilisées par le port de Cárdenas est de 5 415 714 dollars, un montant de 3 996 099 dollars est exporté, ce qui détermine la position et l'importance du port de Cárdenas, le deuxième de la L'île,

surpassée seulement par la Havane. En 1901, Cárdenas est le port qui exporte la plus quantité de sucre du pays : 1 085 770 sacs. Trente-six localités expédient leurs produits par le port, pour lequel un total de marchandises d'une valeur de 6 919 837 dollars est mobilisé.

Toutefois, les effets de la guerre d'indépendance, bien qu'ils ne se produisent pas dans la même ville, laissent d'importantes incidences en raison de la destruction des principales sources de richesse du territoire liées à la production de la vaste région agricole qui l'entoure, laquelle a extrêmement souffert des conséquences de la guerre. (MESA DE LA FE, 2007)

L'industrie sucrière, pilier de l'économie de cardenense, au début du XXe siècle, était représentée par les sucreries, les raffineries et leurs dérivés, les distilleries. Au début de la période, il y a trois centrales, dans la démarcation, à travers chacune desquelles sont expliqués le processus de l'industrie sucrière et ses principales difficultés. En dépit du caractère monoproduit que Cuba acquiert à cette époque sous l'angle de la politique économique yankee, dans la zone de Cárdenas, la production de sucre diminuera par rapport au boom qu'elle avait connu au cours des périodes historiques précédentes. (PORTELL VILA H. , 1929)

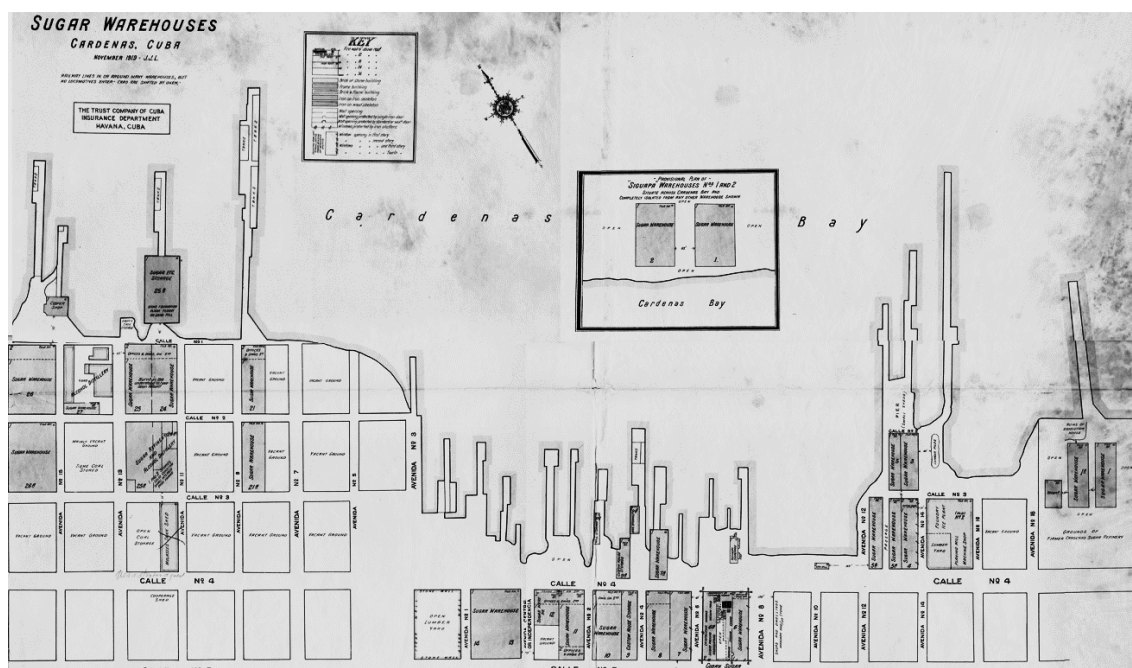


Fig 3.4. Carte des sucreries de Cárdenas. 1919. Source: Archives nationales de Cuba

La concentration industrielle, amorcée depuis le siècle précédent, la pénétration du capital nord-américain et la crise économique se fait ressentir à partir de 1920. Le sucre cubain a connu plusieurs hauts et des bas dans ses prix de commercialisation : faibles dans les premières années, stables par la suite et en constante augmentation jusqu'en 1920, lorsque la forte baisse de valeur a laissé de nombreux entrepreneurs de la région et du pays en faillite.

Ces trois éléments sont clairement illustrés par le cas des trois centrales existantes à Cárdenas : Le "Precioso" Le " Dos Rosas " et le " Progreso". Le "Dos Rosas" a résisté à l'attaque critique de 1921 parce qu'il avait un soutien financier étranger; ce n'est pas le cas du "Progreso", dont le propriétaire a perdu sa fortune avec le krach bancaire, et la banque centrale a été confisquée par une banque à titre de garantie de prêt. Après une récolte sans broyage, les intérêts liés à la firme Arechabala l'ont acquis. Dans les premières années du siècle, le "Precioso" est absorbé par les "Dos Rosas", leurs machines transférées sur le second objet de la pénétration du capital américain. La compagnie The Hires Sugar Co. acquiert *l'ingenio* de M. Santiago Estévez avec 11407,57 acres de terrains et de chemins de fer propres qui se rendent au quai privé du Siguapa, dans la baie de Cárdenas. (MESA DE LA FE, 2007, p. 5)

Parmi les trois raffineries signalées au début de la période, la "Cárdenas", la "Tolón" et la "Sacale Punta", une seule subsiste. La première languissait depuis les dernières décennies du siècle dernier, et bien qu'elle fût, à son époque, l'une des mieux installées au monde, elle a cessé de fonctionner dès les premières années de ce siècle. L'ancienne raffinerie "Sacale Punta", disparaît également. La Toulon passa entre les mains de la compagnie Cuban Sugar Refining Co, en tant qu'extension de la Cuban American Sugar Mills Co., qui possède plus de trois *inegnios* sur l'île: la « Merceditas » à Pinar del Río, et le « Chaparras » et « Delicias », à l'est du pays.

Voilà pourquoi l'ensemble de la raffinerie Cárdenas maintient un rythme discret de la production - en 1927 est venu préparer 440 000 sacs de sucre raffiné - comme la société qui le contrôle ne donne pas nécessairement leurs sucres à travers le processus de fabrication de cette plante , au moment de l'acquisition par les Yankees, les investisseurs n'étaient pas les meilleurs parmi ceux de la région. La société disposera également, à Cárdenas, de ses propres entrepôts et docks, utilisés dans les expéditions de pétrole brut et de raffineries. (MESA DE LA FE, 2007, p. 5)

A ces trois raffineries s'ajoute, en 1903, celle installée par M. José Arechabala La Vizcaya, avec les bénéfices obtenus par sa distillerie, pour devenir l'un des plus grands producteurs de sucre du XXe siècle à Cuba. En 1921, la José Arechabala S.A. a été organisée en une société dont le succès en a fait une grande société capitaliste qui a pris le contrôle, non seulement de la raffinerie et de la distillerie, mais aussi de nombreux entrepôts et quais maritimes.

Un grand avantage pour cette entreprise sera la mise en œuvre, aux États-Unis, de la soi-disant Loi Sèche, un stimulant important pour la contrebande de boissons alcoolisées, donc il y eut une activité très forte dans le port de Cárdenas. Les dispositions ci-dessus relatives à la contrebande sont valables pour toutes les installations qui, dans une plus ou moins grande mesure, ont bénéficié de la proximité du port de Cárdenas avec les côtes américaines. (MESA DE LA FE, 2007, p. 7) L'autre alambic qui était déjà installé au début du siècle, celui d'Echevarría ou celui de la Compañía Licorera Cubana, a commencé son déclin à partir de 1921 quand, avec la faillite de la Banque espagnole de l'île de Cuba, les intérêts ont souffert de son propriétaire, sur le point de fermer une petite usine de raffinage de sucre. Cependant, sa production d'alcool reste pour quelques années. Deux autres alambics sont installés : celui de Marcos Mendiola, de petite production et celui de Pérez et Hno. En effet, Cárdenas a été établi comme le plus grand producteur d'alcool et de spiritueux de Cuba et a atteint, en 1916, la production de cinq millions de litres d'alcool et deux millions et demi de litres de brandy dérivés de sucre. (MESA DE LA FE, 2007)

En 1922, est né un projet pour l'utilisation comme combustible le soi-disant esprit moteur dans lequel de grands espoirs étaient placés et la presse vint annoncer ses essais sur les moteurs à combustion interne aux Pays-Bas. Cárdenas bénéficierait, selon les journaux, d'être la première productrice d'alcool de l'île, mais les illusions d'un enrichissement local de son exploitation ne seraient qu'une frustration pour les plans de développement industriel de la municipalité.

À la fin des années 20 et dans la moitié des années 30, Cárdenas était au cœur d'un déclin économique amorcé avant la fin du siècle passé. Aux États-Unis, la loi sèche a été adoptée, qui durera de 1920 à 1933. Cárdenas avait perdu une grande partie de sa base industrielle. Sa compagnie de chemin de fer l'avait emmenée à La Havane et avec elle

une grande partie de sa population, de son talent et de la richesse de la ville. (DE LA FE, 1995)

Le déclin des industries et de l'activité du port provoquent la perte d'importance de la ville. Cela a été considéré par toutes les classes de la société Cardenense, par la bourgeoisie commerciale, par les producteurs de sucre et par les travailleurs qui ont pesé le plus lourd des conséquences économiques. Toute la période républicaine se déroule entre les luttes locales pour l'amélioration de la baie qui n'a jamais été réalisée malgré les exigences imposées au gouvernement pour l'acceptation de l'autofinancement par les mêmes industriels Cardenenses. (PORTELL VILA H. , 1929)

L'avalanche d'importations en provenance des États-Unis, avec des prérogatives douanières qui rendaient pratiquement impossible la concurrence des produits nationaux, même sur le marché local, entraîna la ruine des industries cardenenses, dont le niveau de compétitivité était beaucoup plus bas. Sur toutes ces difficultés, l'augmentation des exportations de sucres a stimulé l'activité portuaire. Le commerce de cabotage était maintenu comme une forme d'échange entre les villes côtières, même s'il n'aurait plus l'importance des transports terrestres et n'aurait plus l'importance des périodes précédentes. (MESA DE LA FE, 2007)



Fig. 3.5. Port de Cárdenas. Source : Hebdomadaire Gordejuela, mai 1956.

Après plusieurs années de dépendance et de vulnérabilité de l'économie cubaine, les caractéristiques de cimenter les étapes précédentes, l'augmentation des exportations, principalement de sucre et de ses dérivés, l'annulation d'autres produits en raison de la

guerre et un coup de pouce à diverses branches industrielles pour compenser les importations de ces produits en provenance des pays en guerre il a laissé des avantages pour l'économie cubaine. Et la création de nouvelles industries entraînerait la nécessaire diversification de l'économie, mais la quasi-totalité d'une courte durée. Au cours des dernières années de la période républicaine, Cárdenas a conservé sa position de ville industrielle et commerciale et a été le port d'embarquement de 20 usines sucrières. (MARRERO L. , 1966)

3.2 La société José Arechabala S.A.

En 1866, à côté de la mer, dans la baie de Cárdenas, un jeune homme vizcayen installa une modeste distillerie des spiritueux et d'alcools à usage domestique, avec de mauvaises machines et des annexes de tonnellerie. En l'honneur de son pays natal, il a nommé sa petite usine : "La Vizcaya", qui est devenue l'un des plus grands producteurs d'alcool à Cuba. Entre 1899 et 1900, selon les statistiques officielles, la valeur des biens mobilisés par le port de Cárdenas s'élevait à 5 415 714 pesos et les exportations à 3 996 099 pesos, qui déterminent la position et l'importance du port, deuxième de l'île. , seulement dépassé par la Havane. Entre 1901 et 1902, Cárdenas est le plus grand exportateur de sucre de l'île avec 1 085 770 sacs de 36 sites.

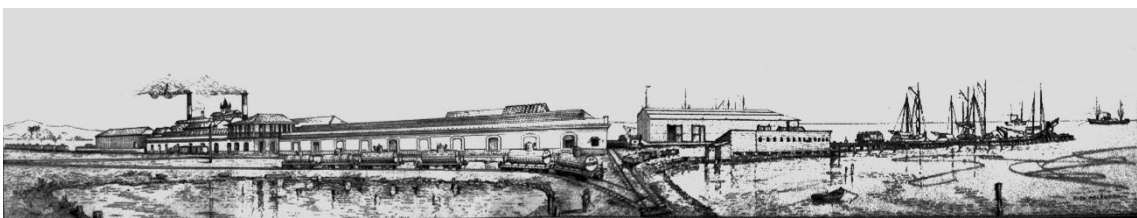


Fig. 3.6 Lithographie de La Vizcaya. Début du XXème siècle. Source : Libro del 75 Aniversario de Jose Arechabala S.A.

Pendant ces mêmes années, La Vizcaya était déjà reconnue comme une industrie pertinente dans la zone occidentale. . (El libro azul de Cuba, 1917, p. 250) L'usine occupe deux blocs complets avec trois lignes de chemin de fer, avec de l'alcool dépôts d'appendices de cognac et rhum capable de stocker 500 tubes chacun, et l'un des miels qui pourrait être déposé jusqu'à 5000 litres. La distillerie fut agrandie en 1903 (La Vizcaya

I et II) pour l'élaboration par types et compta cinq chaudières, dont trois de fabrication cubaine et cinq colonnes de distillation. La même année, il a commencé avec une raffinerie de sucre, qui était parmi les premières du genre dans le pays. . (BONERA, 2000, p. 115)

Avec ces perspectives déjà défini, Mr José Arechabala, se diversifiait l'industrie judicieusement pour répondre à leurs propres besoins d'affaires et de fournir des services aux autres dans la région, tant déjà cette année ledit empire, avait des chantiers navals, des plantes oléagineuses, des raffineries de sucre et du miel, des fabriques de bonbons et des confitures ; étant déjà l'une des plus grandes distilleries de l'île, avec une production de rhum de la meilleure qualité. (El libro azul de Cuba, 1917, p. 252)

Toutes ces nouvelles possessions de Don José Arechabala étaient situées sur le front maritime de la baie, avec l'installation d'autres industries telles que la Cuban American Sugar Company, la Industrial Company S.A, la distillerie d'Alzola.

Au XXe siècle, des entrepôts de marchandises et certaines raffineries ont continué à définir le front de mer du littoral cardenense, leurs respectives lignes de chemin de fer étant directement reliées à la gare ferroviaire également construite sur la côte. Le port de Cárdenas était dépassé en capacité de stockage que par le port de La Havane et le port de Tarafa. (PORTELL VILA H. , 1929)

Un boom économique a eu lieu entre 1915 et 1920, puis une crise déflationniste qui a dévasté l'économie cubaine. De nombreuses industries ont émergé et ont disparu consécutivement, ce qui, pour un instant, semblait annoncer une vie économique de splendeur pour Cárdenas. Peu de capitalistes ont réussi à échapper à cette situation, la compagnie Arechabala, distillerie et raffinerie créées respectivement en 1878 et 1903 et situées sur la côte, était l'un des rares qu'ont réussi à se consolider au cours de cette période. Un avantage pour cette entreprise était la contrebande de liqueurs pendant les dernières années de la Loi Sèche aux États-Unis. (CLARK BETANCOURT M. T., 2007)

Cette industrie a apporté de nombreux avantages à l'île de Cuba et en particulier à la ville de Cárdenas. Très longue peut devenir son histoire si on a l'intention d'énumérer toutes leurs grandes actions. En guise de synthèse, des extraits ont été capturés pour cette

recherche qui nous permettra de comprendre l'impact de ladite industrie et de sa valeur patrimoniale reconnue mais non encore officialisée.³¹ Portell Vilá l'a décrite dans l'analyse statistique de son travail "La décadence de Cárdenas" (dans la décennie du 20).

"... il s'avère que Cárdenas a produit plus d'alcool et des spiritueux que toutes les distilleries de La Havane, et plus que les provinces d'Oriente, de Camagüey et de Santa Clara réunies; ce que l'on comprend aisément si l'on considère que la maison Arechabala distille à elle seule presque autant que la province de Santa Clara, troisième province de l'île en production. "...

J. Arechabala S.A a participé activement au fait de que les EE. UU ont admis le sucre raffiné cubain. Entre 1928 et 1933, il s'agit d'une lutte avec d'autres entreprises contre les autorités américaines pour établir et clarifier le droit de Cuba d'exporter ce produit aux États-Unis et éviter ainsi la fermeture des raffineries cubaines. Ses productions ont dépassé celles de ses concurrents, Cuba a exporté aux États-Unis le chiffre élevé de 435 026 tonnes, dont la raffinerie de José Arechabala S.A fournissait près de 30%. (ULLIVARRI, 1947) En 1956, La Vizcaya produisit environ six millions huit cent mille litres de spiritueux tandis que Bacardí, dans la dernière rangée des plus gros producteurs, n'a montré que 3 118 000 litres. (BIANCHI, 2016)

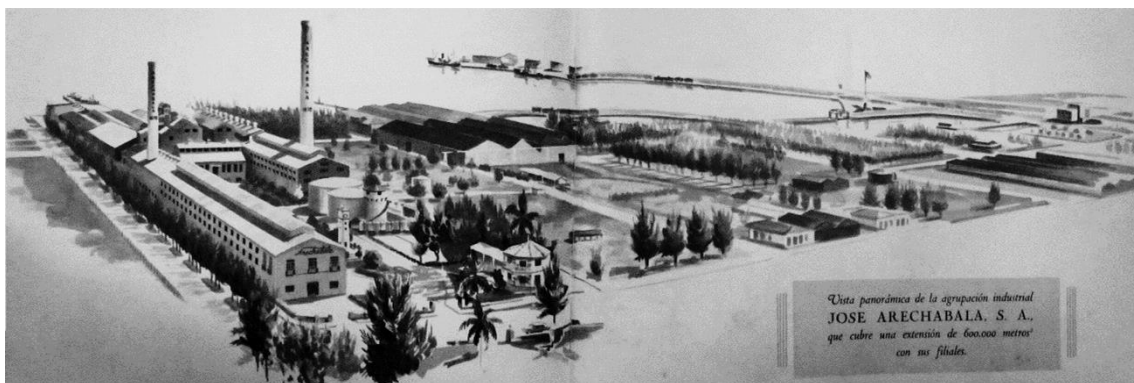


Fig. 3.7. Vue aérienne de l'ensemble industriel d'Arechabala dans le littoral de Cárdenas. Source : Libro

³¹ Pour mieux comprendre l'épopée de la maison Arechabala, il est recommandé de lire les quatre thèses suivantes:

-José Arechabala S.A. Son impact sur la conservation et mise en valeur durable du patrimoine industriel. (VEGA CRUZ, 2015)

-Plan d'actions pour l'interprétation du complexe industriel Tecnoazúcar José Antonio Echeverría dans le cadre du patrimoine culturel de Cárdenas (GARCÍA PEREIRA)

-Arechabala de Cárdenas. Les éléments d'identité convertis en représentations sociales intégrées à l'identité cardenense. (GIL CORTEGOSO, 2011)

del 75 Aniversario de José Arechabala S.A.

En 1940, la raffinerie du sucre Arechabala était considérée comme la 4ème à l'échelle nationale, la seule de l'île où l'activité n'était pas saisonnée. Sa méga production avait augmenté; dans les dernières années de la cinquantaine, les ventes de sucre sur le marché mondial attribuées par l'ICEA aux coureurs, avec 44 624 tonnes en 1957, étaient le 4ème mondial. (JIMENEZ, 2002, p. 61)

En 1946, la production de la distillerie atteignit le chiffre record grâce au rôle de matériel de guerre stratégique que l'alcool possédait à cette époque. Au cours des années 50, la distillerie était équipée des machines les plus modernes du marché, de vastes sections de fermentation, de dépôts et d'installations confortables avec un niveau de nettoyage élevé. Cette usine pouvait produire 125 000 litres par jour, dont pas moins de 100 000 pourraient être déshydratées toutes les 24 heures. Neuf fermenteurs en acier au cuivre, résistants à la corrosion des moûts, ont fourni une capacité de 4000000 litres. Il était connu comme le plus grand producteur de rhum de l'île. (Jose Arechabala S.A: en su 75 Aniversario. 1878-1953, 1954)

En juillet 1951, il visita la ville de Cárdenas, roi de Belgique. À cette occasion, il a fait un tour dans les champs de cannes qu'ils ont produits pour l'industrie Arechabala. Pendant la tournée, il était accompagné par les directeurs de la prestigieuse usine.



Fig. 3.8. Le roi de la Belgique avec la directive de l'entreprise Arechabala, qui a visité les champs de canne à Cárdenas. Source : Hebdomadaire Gordejuela, juillet 1951.

Arechabala s'est tellement développée au tel point qu'elle est devenue l'une des principales sources d'emploi dans sa ville, et c'est devenu partie de l'identité de la ville et de son histoire. L'entreprise a réussi à gérer une série des affaires de manière

synchronisée, ce qui démontre la solidité de sa gestion administrative et de son développement économique et, par conséquent, ce que cela aurait pu contribuer au développement de Cárdenas, au soutien des familles employées et au développement de l'industrie nationale. Son expansion représentait une référence à l'échelle nationale sur les stratégies d'administration entrepreneuriale. Selon le profil de l'entreprise (1945-1954), la société comptait plus de 10 installations industrielles dans le littoral de Cárdenas, toutes en utilisant la canne à sucre comme matière première. (Libro de Cuba. Edición conmemorativa del Cincuentenario de la Independencia. 1902-1952, 1953)

- 1- Entrepôts du sucre, brut et raffiné, pour l'exportation et les besoins de l'industrie elle-même, ce qui équivaut à environ 2 millions de sacs de capacité 325 lbs.
- 2- Raffinerie de sucre. L'un des plus anciens et le plus grand équipement de production et des installations entièrement modernes du pays.
- 3- Usine des bonbons, monté conformément aux exigences d'hygiène les plus strictes, et a travaillé automatiquement si efficacement que connut une réputation pour leurs exportations et la consommation intérieure.
- 4- Plante de sirops.
- 5- Plante mellifère pour l'exportation et les besoins de l'industrie elle-même, avec une capacité d'environ 5.000.000 gallons.
- 6- Distillerie d'alcool, de cognacs et rhums, le plus ancien et le plus grand de Cuba.
- 7- Caves de vieillissement de rhums, en quantités de millions de litres qui restent pendant plusieurs ans en fûts de chêne d'vieillissement continuée.
- 8- Usine de liqueurs, où le célèbre rhum Havana Club s'est produit, le rhum Arechabala Añejo 75, l'extraordinaire Cognac Tres Arbolitos, et d'autres liqueurs cordiales et l'utile Alco-Elite, produit de bonne réputation qui rend antiseptique ménagers polyvalent essentiels disponibles avec une garantie de pureté absolue.
- 9- Tonellerie pour chapes étendus au vieillissement de millions de litres de rhum.
- 10 Usine d'huile avec des installations magnifiques.
- 11- Usine de carburants, pionnier de l'utilisation des alcools pour les moteurs.
- 12- Usine de levures
- 13- Usine de bagasse, pionnier de l'utilisation de la bagasse de canne dans la fabrication du papier et tables. Cela a été situé dans le moulin à sucre « Progreso » qu'était un des propriétés de la société.
- 14- usine de sacs à jute pour l'emballage de leurs sucres et à la vente à d'autres

producteurs.

15- Terminal Maritime, avec des lignes de croisière de cabotage et équipé pour offrir les exportations et importations de services.

16- Chantiers navals, où pendant les pénuries dramatiques pour le transport avec les États-Unis d'Amérique dans la Seconde Guerre mondiale Trois navires à moteur ont été construits en 18 mois, afin d'assurer l'exportation de leurs produits.

Ce complexe industriel a également été mis en œuvre dans le cadre de ses productions industrielles avec : un laboratoire général d'ingénierie industrielle, des laboratoires des sucres, miels, eau et liqueur, départements techniques (classés parmi les plus qualifiés de l'île), bibliothèque équipée pour le dépassement de tout le personnel de l'industrie. (Étant le premier à Cuba), usine de traitement de l'eau, centrale électrique, aqueduc privé, branches à La Havane et Santa Clara, corps de sécurité, chapelle et espaces de loisirs dans le complexe industriel.

L'industrie d'Arechabala est devenue le plus grand employeur de Cárdenas, générant d'importants avantages sociaux et économiques grâce à ses politiques paternalistes auprès de ses travailleurs et leurs familles.

La préoccupation sur la santé des ouvriers était constante, l'entreprise a créé un fonds pour aider les personnes incapables de travailler, les membres de la famille malades ou tout autre besoin. Dans un pays où la médecine était privée, le fait de résoudre un problème aussi essentiel a encouragé l'engagement du personnel de travail avec le compromis de bien travailler. Arechabala a assuré les services médicaux, dentaires et chirurgicaux aux travailleurs et à leurs familles à la clinique Cárdenas.

L'atelier de couture était un autre des projets sociaux pour les filles des travailleurs. Les propriétaires n'ont jamais oublié l'importance de la réputation de l'église. En tant que catholiques pratiquants, il ne pouvait y manquer les activités religieuses dans l'usine, qui faisait aussi le control social sur les masses. La messe y était régulièrement organisée, avec la participation des propriétaires, des employés et des travailleurs et leurs familles.

Au triomphe de la révolution cubaine, la société a été nationalisée ; Face à un tel événement, ses propriétaires sont restés hors du pays. Ensuite, le contrôle de l'industrie par le gouvernement cubain a été pris jusqu'en 1993, année de la création de Havana Club

International, une action qui a permis au rhum Havana Club de s'ouvrir sur le marché mondial grâce aux canaux de distribution de Pernod Ricard³².

Depuis 1994, le rhum Havana Club est devenu une ligne prioritaire pour le groupe Pernod, actuellement l'une des marques phares du groupe. Une trentaine de millions de bouteilles de rhum Havana Club ont été vendues dans le monde en 2006 et Pernod Ricard a prédit qu'il doublerait d'ici 2013. La popularité a tellement augmenté que deux distilleries ont été créées: l'une à Santa Cruz del Norte. et une autre à San José; La majeure partie du rhum produit est exportée vers le marché européen.

3.3 Les interventions urbaines dans le paysage industriel

À partir du début du siècle, Cárdenas s'est battu pour pouvoir pénétrer dans les grands navires dans sa baie, ce qui a permis l'entrée et la sortie de marchandises dans un lieu fixe en profitant de sa position stratégique par rapport au reste des baies cubaines. Au milieu des années 30, la profondeur de la baie commençait à être extrêmement insuffisante pour permettre l'accès à de plus gros navires. Les quais du port de Cárdenas étaient vieux, ils étaient en mauvais conditions en raison de la conjoncture économique difficile qui avait frappé la ville.



Fig. 3.9 et 3.10. Conditions du littoral de Cárdenas avant les interventions urbaines et maritimes. Source : Archive Municipale de Cárdenas.

En plus, la situation déplorable de l'image urbaine de la ville après la disparition de ses grandes industries et la fermeture de nombreux centres commerciaux a encore été exacerbée par le cyclone de 1933. Lassés déjà des habitants de tant de pertes douloureuses

³² Société française qui produit des boissons alcoolisées.

menacées par la disparition du "Le Chicago d'Amérique", dans une assemblée publique, les habitants de la ville se sont encouragés à lutter pour la résurgence des Cárdenas.

A l'initiative des citoyens, le Comité Pro-Calles est créé, une organisation civique dédiée à l'amélioration urbaine de la ville de Cárdenas. C'était le premier qui existait en République de Cuba. Le 10 mai 1939, cette commission est officiellement créée et a travaillé sans relâche en faveur du pavage des rues et de la reconstruction des parcs, des places et, en général, de l'image urbaine de la ville.

À l'appui de ce courageux projet, l'industrie Arechabala a entrepris un vaste plan de travaux d'ingénierie maritime et une nouvelle conception urbaine du littoral. L'industrie Arechabala est allée plus loin avec sa politique paternaliste.

Les propriétaires de l'industrie ont mobilisé l'ingénierie, l'équipement et la main-d'œuvre pour draguer la baie et construire l'*Espigón* en 1939. De cette manière, le commerce portuaire a été relancé par la ville qui avait décliné depuis quelques années. Le grand quai a été conçu comme le point de départ du moderne voie de Céspedes.³³ Cárdenas avait ouvert ses portes au tourisme américain après que Varadero ait été déclaré un site d'intérêt international.



Fig. 3.11 et 3.12. Ouvres de dragage de la baie de Cárdenas. Vue de la digue vers Cárdenas. Mai 1940. Source : Secrétaire des travaux publics. Bibliothèque MICONS, Cuba.

Le design du quai a été adapté aux besoins des ferries de l'époque. Une grande structure en acier a été ajoutée au grand quai construit pour le commerce de Cárdenas, qui

³³ Voie principal de la Ville. Redésignée au vers les années 20 du XXème siècle avec l'introduction de l'automobile dans le pays.

contenait, à environ 12 mètres de hauteur, un panneau lumineux indiquant "HAVANA CLUB" comme élément symbolique du lieu. (n/a, "Jose Arechabala S.A, una de las mayores industrias de America y blason y orgullo de Cardenas., 1948)

Dans la zone du littoral, éminemment industrielle, fait fleurir progressivement d'autres fonctions liées à la vie urbaine, avec une conception différente par rapport au reste des villes cubaines. (Libro de Cuba. Edición conmemorativa del Cincuentenario de la Independencia. 1902-1952, 1953) Il comprenait la construction de la terminal maritime, la promenade côtière, l'insertion des grandes espaces publiques et des routes piétonnière dans ce contexte industriel. L'usine fonctionnait comme un outil d'urbanisation dans un espace qui était auparavant totalement disqualifié. Le littoral a été conçue comme un nouvel et différent centre-ville à l'style de la « promenade industrielle », basée sur des critères hygiénistes prenant en compte la présence de toutes sortes de services qui dynamiseraient le nouveau paysage. Apparemment, ce projet visait déjà à relier la baie au tourisme florissant de Varadero, ce qui se traduirait par des avantages pour le développement local. (VEGA & PORTERO, 2017)

Au front de mer aménagé ils ont ajouté un club-restaurant avec des piscines naturelles permettant aux visiteurs de rester simultanément sur terre et sur l'eau pendant le dîner. Un boulevard a été conçu avec de nouveaux espaces verts, un parc sportif et pour enfants, des trottoirs, des lampadaires décoratifs, une maison de loisirs pour les employés, etc. Il été construit un quai pour les bateaux de plaisance et un magnifique balnéaire avec des une petit plage de sable artificielle. Ce petit quai a été atteint directement par une structure ingénieuse qui fonctionnait comme un pont basculant à commande électrique, en seyant le premier de ce genre à Cuba.

De grands lots ont été boisés créant une sorte de forêt métropolitaine qui a permis de renforcer le lien avec la nature de l'environnement. Malgré les différences entre les employés et les travailleurs, les citoyens se souviennent du bâtiment que les propriétaires ont construit pour ces derniers. Il avait : "... salle de conférence, galerie, bureaux, bibliothèque, spa avec plage artificielle et terrain de sport pour les enfants des travailleurs.

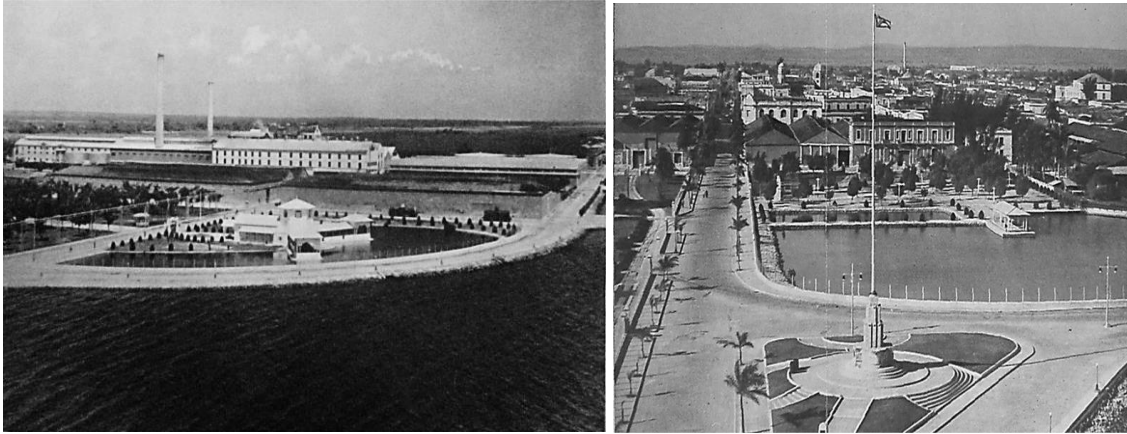


Fig. 3.13 et 3.14. Vues aériennes qui montrent les conditions du littoral de Cárdenas après les interventions faites par Arechabala. Source : Libro del 75 Aniversario de José Arechabala S.A.

..." Pendant quatre ans, ils ont travaillé sur cette œuvre monumentale et en 1944, la première tentative de faire face à la ville était déjà une réalité. Cárdenas avait un somptueux *Paseo del Litoral*. (VEGA & PORTERO, 2017) Grâce à ces œuvres sociales, le gouvernement de Cárdenas a accordé le titre de bienfaiteur de la ville aux dirigeants de l'industrie. Ces travaux ont influencé la reconnaissance de tous les citoyens envers Arechabala. Les cardenenses se sont félicités de leur environnement confortable, ont apprécié leurs jardins pendant les promenades de soirée et le dimanche. (Gordejuela, 1947)

3.4 Système de valeurs qui définissent le paysage industriel de Cárdenas

Parmi les exemplaires qui ont atteint une plus grande richesse en termes de relations commerciales, de valeurs sociales et de scénarios d'identification, figure la côte de la baie de Cárdenas, sur la côte nord de Cuba. Ce paysage, structuré dans son urbanisme et son architecture, en réponse aux besoins fonctionnels de l'industrie, génère la relation socio-productive qui définit ses principales caractéristiques spatiales et qui constitue le scénario d'un mode de vie associé à la culture de production sucrière et rhumière. L'identification des attributs du patrimoine immatériel, associée au paysage de l'industrie, facilite sa compréhension et son évaluation adéquates pour une identification éventuelle en tant que bien patrimonial.

Afin de ratifier les valeurs patrimoniales contenues dans le paysage de la côte de Cárdenas, il est nécessaire d'évaluer l'objet de l'étude en tant que bien patrimonial. On le

réalisera à travers l'analyse et l'adaptation des critères établis par l'UNESCO pour sa justification en tant que bien patrimonial. Ce processus a déjà été réalisé à l'ancienne industrie Arechabala pour sa reconnaissance en tant que monument local. La gare de San Martin avec son style néoclassique et a reçu le degré de protection II pour les études effectuées. Cependant, les valeurs culturelles de l'édifice n'ont pas été officiellement reconnues, même si aucun monument local n'a été déclaré, la conservation est donc une priorité. La relation entre l'industrie et son contexte n'a pas été étudiée en profondeur. Donc, le reste des éléments présents sur la côte n'ont pas encore été examinés pour sa qualification en tant que partie du patrimoine local.

L'histoire et la configuration de ce paysage ont montré qu'il constitue un exemple de *l'industrie sucrière cubaine moderne*³⁴; accompagné par l'originale, traditionnelle et en pleine évolution industrielle des alcools, assistée par la présence précoce du chemin de fer en Ibéroamérique. C'est aussi un représentant de l'architecture vernaculaire industrielle, de la philanthropie et du patriotisme, de l'amour au travail et de la discipline. Il se distingue par son austérité, son efficacité, son utilité, sa cohérence et surtout par son intention de s'entrelacer harmonieusement avec le reste de la ville et d'offrir aux citoyens plus qu'un simple espace de travail.

Mais, avant tout il faut clarifier que le port, et même la ville de Cárdenas, aujourd'hui, ne peuvent pas entrer en compétition au niveau d'importance avec ceux des autres villes de Cuba telles que La Havane, Santiago, Matanzas, Cienfuegos et Camagüey. De plus Cárdenas ne comporte pas de grande ville phare, à cause de l'arrêt de leurs plans de développement dans le premier quart du XXème siècle. Par contre il y existe dans cette ville une des plus intéressantes configurations paysagères en représentation du rôle de l'industrie et son influence dans plusieurs aspects de la vie de ses citoyennes et la manière d'établir des liaisons entre eux et l'industrie.

La valeur historique

Aujourd'hui, le paysage industriel de la baie de Cárdenas est surtout la documentation des traces matérielles et immatérielles d'un fragment important de l'histoire de Cuba. Son utilisation historique a généré des éléments patrimoniaux associés à cette finalité, qui font

³⁴ Sa scène commence dans la seconde moitié du 19ème siècle

partie de la réalité de la société de Cárdenas et représentent en grande partie le mode de vie de la société cubaine depuis plus d'un siècle. Les itinéraires ferroviaires qui relient les différents paysages et leurs environs définissent l'itinéraire du patrimoine matériel de la production industrielle. Ces voyages représentent des processus interactifs, dynamiques et évolutifs de relations humaines interculturelles, qui reflètent la grande diversité des contributions de différents peuples au patrimoine culturel.

Ce paysage constitue un exemple exceptionnel des dernières périodes de l'activité économique qui caractérisait par excellence à l'île de Cuba dans la plus grande partie de son histoire. C'est le résultat de l'évolution d'un territoire qui a émergé dans l'intérêt de cette production et qui a fini par devenir une ville grâce à cette activité industrielle. Son héritage historique est un magnifique exemple d'établissement humain lié à l'un des plus importants processus de développement national et mondial. C'est le berceau du prestigieux rhum "Havana Club", qui donne à cette ville une empreinte significative. Il constitue une vaste archive dont la lecture, déjà largement archéologique, peut nous permettre de connaître des aspects dissemblables liés aux principales productions industrielles du pays et leurs relations et leur impact sur le reste des aspects qui ont marqué la société de l'époque jusqu'à nos jours.

C'était un site de fusion des cultures hispanique, africaine et française, où les techniques industrielles de la grande Europe industrielle étaient utilisées. Sa configuration en tant qu'espace productif était le résultat d'un processus historique dans lequel des variables internes sont intervenues sur le statut politique de l'île ; et externes tels que l'évolution des marchés mondiaux, la révolution industrielle née en Europe et les moyens de transport. Le secteur s'est développé et modernisé en réponse à la combinaison de ces facteurs à tout moment.

Les activités industrielles du site ont été à l'origine d'événements économiques qui ont à leur tour favorisé des situations politiques et sociales à l'échelle nationale qui ont défini l'histoire de Cuba. Parmi eux, on peut citer :

- De nombreuses personnalités de la guerre d'indépendance de Cuba sont passées par le chemin de fer de Cárdenas, par exemple le général Antonio Maceo et le *generalísimo* Máximo Gómez. Antonio Maceo arriva clandestinement à Cárdenas

en 1893 pour tromper ses persécuteurs, visita également les sites de la ville liés aux événements du 19 mai 1850 et participa au banquet offert par Joaquín de Rojas et d'autres conspirateurs à l'hôtel "León de Oro", il est ensuite parti à Cienfuegos. Máximo Gómez est également arrivé à ladite gare le 17 janvier 1899.

- La fourniture de 63% du carburant national en période de crise due à la seconde guerre mondiale par l'industrie Arechabala.
- La contrebande d'alcool sur les côtes américaines qui a généré une plus-value qui a permis le renouvellement urbain de la ville.
- Le fait que Cuba ait constitué un lieu de libre consommation d'alcool et la haute qualité de ses productions à l'époque de la loi sèche aux États-Unis, encourageant le pays à devenir un lieu de libertinage pour les étrangers, l'implantation de la mafia italienne s'installa aux États-Unis et avec elle l'intensification de la corruption du gouvernement de l'île, et avec elle les luttes révolutionnaires menées par Fidel Castro et d'autres jeunes guérilleros.

On peut affirmer que les activités économiques et sociales ont eu lieu dans ce lieu et ont eu des conséquences profondes sur l'histoire de l'île.

La valeur culturelle

Cuba a la fierté d'avoir mis au point en faisant les meilleurs rhums légers du monde, qui est passé de main en main à travers les générations des maîtres fabricants de rhum qui ont gardé le prestige de son entretien.

Ces rhums sont le résultat d'un processus technologique, d'une passionnante sélection des mélasses. À l'aide fermentations exécuté en utilisant une connaissance des levures exclusive et conservée pendant de nombreuses années. À des processus de distillation dans des colonnes spécialement conçus, où un mélange de condensats qui maintiennent, dans leur profil aromatique de mémoire sensorielle, l'esprit toujours grâce au processus de vieillissement continu. Grâce aux sélections et des mélanges obtenus du bon goût organoleptique des maîtres de rhum de l'île, le rhum cubain offre actuellement une grande variété de marques. Dont Havana Club debout, Cubay, Santiago de Cuba, Caney, Varadero, Arecha et Legendario, tous avec un large portefeuille qui représentent les

principaux types de rhums cubains et desquels la plupart sont produits et ont même été créés dans l'industrie Arechabala.

Le profil culturel des producteurs de sucre et de rhum de la région se caractérise par l'imaginaire social de l'organisation des affaires et l'esprit aventureux hérité de ses espagnols arrivés à Cuba, qu'ont développé leurs industries en quête d'indépendance économique. Ils ont imprégné la culture d'un amour pour le travail acharné, l'esprit d'entreprise et de solides liens familiaux, qui ont prévalu et ont joué un rôle important dans le dynamisme de la région.

Ces symboles de la production régionale sont aussi l'essence de la culture régionale du sucre et du rhum : une entreprise par excellence d'exportation avec une vision d'avenir, basée sur le pouvoir économique et le paternalisme industriel qui a fidélisé les travailleurs, la tradition des métiers familiaux et le dévouement au travail comme garantie de la vie.

La valeur sociale

La mémoire collective sur le site est la ressource dans laquelle l'esprit originel du lieu est recréé et maintenu en vie grâce à ses habitants. Les éléments identitaires du paysage sont considérés comme des représentations sociales générées autour de l'activité industrielle qui est devenue des coutumes intégrées à l'identité de Cárdenas, et beaucoup d'entre eux demeurent des paradigmes historico-culturels de la ville. (CORTEGOSO, 2011, p. 55)

La production de rhums et de sucres, profondément enracinés dans le cœur des habitants de la ville, représente une tradition d'effort humain et de savoirs transmis à plusieurs générations, formant ainsi la culture familiale depuis la création des colonies espagnoles en la zone.

Arechabala est devenue le plus grand employeur de Cárdenas, "Eminent Benefactor" et l'une des sociétés les plus importantes de Cuba en tant qu'institution profondément ancrée dans la ville ; raisons pour lesquelles elle sera unie pour toujours dans son histoire. Arechabala a contribué comme aucun autre secteur à la splendeur de la ville. L'industrie était essentielle non seulement dans le panorama économique, mais aussi dans celui social de Cárdenas.

L'application des plusieurs politiques sociales autour du "paternalisme industriel" et, dans certains égards, atypiques à l'époque, ont marqué la vie de plusieurs cardenenses. Elles ont été appliquées à l'amélioration des conditions de vie de leurs employés et avec une attention particulière au développement urbain et, par conséquent, à la vie sociale des habitants de Cárdenas. Ils ont créé une infrastructure de biens et de services avec les éléments nécessaires pour que leurs travailleurs se sentent hautement valorisés. Les *Arechabaleros*³⁵ avaient un niveau de vie plus élevé que les ouvriers des autres industries du territoire, ce qui entraînait fierté et sentiment d'appartenance et d'adhésion inconditionnelle à la famille Arechabala.

Dans la population, les valeurs, les croyances, les références culturelles sont gardées et façonnées par la mémoire collective : elles deviennent des matériaux conservés et circulent dans la société locale. (Ibáñez 1988,40) Le paysage, avec l'usine qui se démarque, constitue un lieu sans doute familier, légende et reflet du pouvoir et de la force qui ont permis construire une culture d'entreprise qui gagnait en force en puissance ; en marquant un style de vie et d'actuation dans la ville. Il s'agit peut-être de la première caractéristique d'identité particulière qui définit Arechabala. (CORTEGOSO, 2011)

L'industrie est caractérisée comme une saga familiale. Les enfants des travailleurs ont été identifiés depuis ils étaient petits avec l'usine. Et quand ils ont grandi, ils y sont allés à travailler à l'industrie, comme le fondateur avec ses proches de la péninsule ibérique. Ses espaces sont étroitement liés à l'enfance et aux étapes formatives de la personnalité. Pour certains, il est défini comme une école de travail. Le paysage et l'usine avant tout sont l'objet de la tradition, de la fierté et du sentiment d'appartenance. Les citoyens utilisent le terme «chaîne familiale» et on dit que dans chaque famille de la ville de Cárdenas, il y avait au moins un travailleur et que les emplois étaient «hérités» de génération en génération. . (CORTEGOSO, 2011)

Les générations plus âgées transmettent le sentiment nostalgique à leurs enfants par rapport aux activités industrielles. Ainsi, la transmission orale devient une tentative de retenir dans la mémoire familiale le sens du paysage et de faire partie de l'histoire de la ville, et de son héritage collectif.

³⁵ Surnom avec lequel ont été désignés les travailleurs de l'industrie Jose Arechabala S.A.

La valeur économique :

Dans ce paysage sont contenus des éléments qui témoignent le développement technologique réalisé par la ville dans le passé, en tant que pionnier dans des aspects industriels différents.

La production de sucre a rendu l'île de Cuba monoproductrice et monoexportatrice. Par contre, l'industrie de la canne à sucre peut produire de l'énergie, de l'alcool, du CO₂, des levures, des planches et composites de sorbitol, des biostimulants, des produits chimiques industriels, des alcools pour désinfectants, des engrais biologiques, des azotobactéries, herbicides, médicaments à usage humain et animal et des bases pour l'alimentation humaine. Donc, une des caractéristiques les plus importantes de cette industrie était sa pensée avant-gardiste concernant la "nouvelle industrie de la canne à sucre". Peut-être qu'à cette époque toutes ces applications n'étaient pas encore connues, mais l'industrie Arechabala a mis en pratique plusieurs de ces applications.



Fig. 3.15 Diplôme d'honneur à l'entreprise Arechabala par ses succès économiques.



Fig. 3.16 Article sur les services institutionnels offerts par l'industrie Arechabala en favorisant la ville de Cárdenas. Source : Libro del cincuentenario. 1902 – 1952. BNJM.

L'industrie Arechabala avait une excellente préparation administrative basée sur des stratégies commerciales. Sa principale caractéristique était la diversification de ses activités industrielles depuis sa création, pour fournir ses propres besoins au niveau des services de support à ses principales productions industrielles (rhum et sucre) et des autres de la région. Ils ont réduit considérablement les risques économiques liés aux hauts et bas

générés au cours de sa phase de vie au niveau mondiaux en tant que producteurs internationaux. L'efficacité de sa diversification verticale et horizontale est sans aucun doute la clé de son succès. (VEGA & PORTERO, 2017)

La valeur urbaine-architectonique

À Cárdenas, la question du bien public, l'intérêt pour leur patrimoine matériel les caractérise depuis 1862, quand les voisins payèrent la première statue érigée en l'honneur de Christophe Colomb en Amérique. Des années plus tard les mêmes citoyens ont soutenu et aidé collectivement à la fondation du musée local (deuxième institut dans le pays), ils ont contribué à maintenir des bâtiments, des célébrations et des coutumes d'autrefois.

De la même manière, les habitants de la ville et les propriétaires de l'industrie Arechabala ont été les protagonistes d'un modèle de développement exceptionnel à leur époque dans le pays. A travers l'action collective pour l'amélioration de l'urbanité et la transformation de l'image de la ville de Cárdenas (ou est inclus le paysage qui nous occupe), étant le premier du genre à Cuba avec la création du Comité Pro-Calles à la fin des années 30, qui est resté actif jusqu'à la fin de l'ère républicaine. (CORTEGOSO, 2011)

L'industrie d'Arechabala, complémentée par le port et la voie ferrée, a atteint la plus haute hiérarchie fonctionnelle et paysagère de la côte de Cárdenas, dominant et organisant le reste du paysage. Sur la base de sa forme, de son échelle, de ses connexions et de ses flux entre les principaux espaces des processus productifs, des nouvelles espaces publics ont été insérées dans un «second plan» visuel. Au niveau fonctionnel, elles ont transformé le caractère de ce paysage en centre industriel-urbain qui représentait l'un des environnements iconiques de Cuba. C'est encore un cas pionnier de reconversion des zones portuaires industrielles à son époque et à l'échelle mondiale.

Le système industriel subordonné au reste des fonctions publiques inséré dans le paysage cède la place à son caractère d'appréciation, de compréhension et de coexistence avec la scène industrielle. En ce qui concerne la richesse des espaces urbains réalisés dans ce domaine où les modes d'utilisation publique ont été projetés en interaction avec l'industrie à cette époque, et encore aujourd'hui, ce type d'actuation urbaine est encore un sort de nouveauté.

De cette manière, il s'est avéré être le scénario quotidien du patrimoine industriel pour ceux qui vivent à l'extérieur de l'usine et les activités liées au transport et au commerce du chemin de fer et du port. Les biens meubles et immeubles et les espaces urbains du site constituent une source de valeur patrimoniale qui en fait une icône dans le vaste répertoire du patrimoine industriel cubain.

Selon les chroniques de l'époque³⁶, il n'était pas habituel à Cuba qu'une entreprise industrielle, à ses frais, investisse des sommes énormes pour agrandir et rendre plus attractive la ville dans laquelle elle était située. L'entreprise, en outre, s'est engagée devant le Comité du Centenaire du Drapeau à maintenir en question l'urbanité et la propreté du circuit de la Côte, y compris l'image des bâtiments qui y sont placés. Selon les souvenirs de cardenenses, cet engagement a été accompli jusqu'aux derniers jours d'Arechabala.

Les bâtiments de l'industrie constituent un exponent de l'architecture vernaculaire industrielle, la grandeur de la ville et sa propre force, remarquée pour son rationalisme esthétique. Les façades en fer et en acier rappellent la fin du XIXe et le début du XXe siècle, les extérieurs ont été traités avec des jardins de style classique. Porches, colonnes rondes ou combinées dans les coins. La ligne courbe devient un élément dynamique. Il comprend l'entrée, les jardins, les promenades, les bureaux, les parcs. Les fenêtres et les corniches atteignent des contrastes avant les surfaces lisses. (CORTEGOSO, 2011)

Une grande potentialité de cette étude de cas est leur vision du paysage sur la nécessité d'élargir le rôle de l'urbanisme et de l'architecture en termes d'inclusion physique des utilisateurs d'un point d'interaction plus quotidien avec l'industrie.

Dans de nombreux cas, l'appropriation et l'interprétation du patrimoine industriel ne suffisent pas en termes d'accessibilité temporaire. Le patrimoine ne doit pas être compris uniquement comme une activité cognitive à laquelle un temps spécifique est consacré pour le connaître. Cela doit être une valeur accessible de la vie quotidienne, même pour ceux qui ne font pas partie de leur histoire professionnelle. La planification urbaine est donc le meilleur moyen de la transmettre à la population, en tenant compte du fait que la ville est le cadre de la vie quotidienne des habitants.

³⁶ Parmi les sources qui décrivent ces œuvres comme une grande trouvaille se trouvent : El Libro Azul de Cuba 1917 , el diario "La Antorcha", El anuario de Cárdenas de 1948, La revista Gordejuela, el noticiario de la "CMQ"

La valeur paysagère

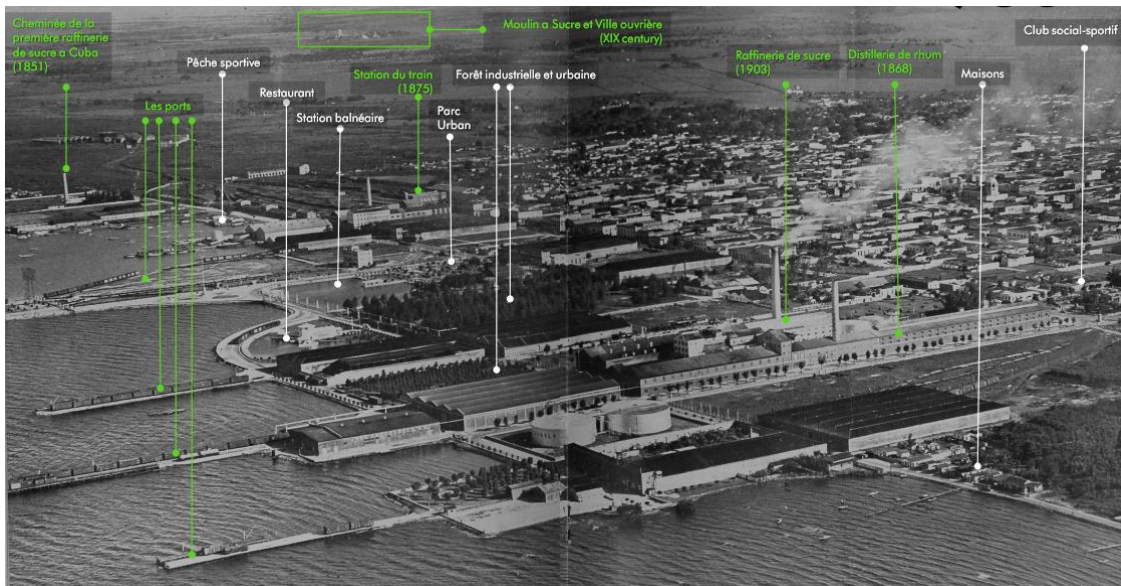


Fig. 3.17. Vue aérienne du littoral de Cardenas. On a marqué tous les éléments matériels présents dans le paysage que lui confèrent valeur paysagère. Source : Hebdomadaire Gordejuela, mai 1956.

Compte tenu des aspects traités dans le cadre théorique et de l'état de la technique, sa caractérisation est indéniable en tant que paysage culturel authentique généré par la naissance de l'industrie. Chacun des éléments qui le composent a de la valeur et de la signification en soi. Ils constituent les parties d'un "tout" qui ne peut être compris que dans son intégralité, où sa signification atteint le plus haut niveau.

Ces éléments témoignent du mode de vie et des caractéristiques d'une grande partie de la société cubaine au XXe siècle. Ils sont le témoignage matériel des résultats économiques, technologiques, culturels, sociaux et urbains qui se sont produits dans la ville grâce à la production de rhum et de sucre.

L'industrie sucrière cubaine se distingue par la coordination entre les différentes tâches agricoles et industrielles et entre le champ et *l'ingenio*. L'une de ses spécificités était la construction d'un système de production complexe, intégré par une ou plusieurs usines, un latifundium, un chemin de fer et même un port. (García, 1995) A partir du vingtième siècle, avec l'apparition des grandes centrales électriques, les étapes productives commencent à se séparer.

Par conséquent, les groupes sociaux immergés dans l'activité sont à nouveau séparés. Dans le paysage côtier de Cárdenas, cette ségrégation n'a pas été générée en raison de la situation géographique de ses usines situées dans le port de la ville et de la position

centrale dans la communication accélérée à travers le chemin de fer.

Les relations établies dans le médium reflètent le processus culturel diachronique dans une dimension territoriale. Sa configuration constitue une synthèse spatiale des modèles caractéristiques du paysage cubain. L'articulation de toutes les activités qui interviennent dans la production de sucre et de rhum jusqu'au moment de son exportation, ainsi que d'autres activités de soutien, ont permis l'intégration de différentes catégories de travailleurs et d'employés. Cette intégration n'était pas fréquente dans les autres zones productives.

Généralement il y avait des groupes liés à un seul type ou étape de la production industrielle, tels que la coupe et la mouture de la canne à sucre. Cette convergence d'activités a permis une meilleure intégration, connaissance et compréhension du système de production de sucre et de rhum du pays. De nos jours, en suivant les politiques mises en œuvre depuis 2002 dans l'industrie sucrière, il est vraiment difficile de trouver un paysage avec tous les éléments composants des processus productifs du sucre et du rhum dans le même environnement concentré.

Aujourd'hui, la production de rhums et de sucres reste l'une des principales activités économiques du pays dans le cadre des dérivés du sucre, qui exporte et continuera d'être une source de revenus et de développement régional. La reconnaissance mondiale du rhum cubain et l'émergence de Havana Club dans cette usine, l'une des plus prestigieuses industries d'alcool de l'île de Cuba et du monde au 20ème siècle, ont influencé le progrès de la ville grâce à Cárdenas par l'action philanthropique de ses propriétaires et de ses travailleurs.

Le site a des potentialités esthétiques ; sa relation directe avec la mer crée des images de haute valeur naturelle. Les zones extérieures établies avec de grandes étendues de pelouse permettent de créer des espaces multifonctionnels. Cette grande masse de végétation humanise le paysage en contrastant avec les bâtiments qui s'y trouvent. Son emplacement stratégique est à 15 minutes en transport terrestre du pôle touristique de Varadero, en plus de deux autres accès : maritime et ferroviaire. Il y a aussi la présence de plusieurs îlots à proximité qui sont une réserve de la faune native du territoire et qui mettent en valeur son style pittoresque.

Dans le paysage, certains éléments ont atteint des fonctions sensorielles qui ont régi la vie de la ville sous de nombreux aspects. Le sifflet qui a marqué les heures de fonctionnement de l'usine et que les familles ont associé à leurs propres fonctions quotidiennes. Cela n'a pas été entendu depuis la fin des années 1990. Le son des locomotives et des vapeurs dans le port, indiquant ainsi aux masses le moment fort de la production de la ville. L'odeur de l'alcool, du miel ou du moût, le goût du miel de purge et des bonbons, la viscosité des déchets sur la plage. Entraînés par la brise marine, ils ont inondé une grande partie de la ville. Celles-ci étaient une caractéristique unique dans la région que seuls cardenenses ou leurs visiteurs habituels connaissent. (CORTEGOSO, 2011)

Les cheminées, sont des éléments distinctifs du paysage urbain. Ils fonctionnent comme point d'orientation, soit pour les entrées à la ville par terre ou par mer, et surtout pour les pêcheurs.

Le signal sonore de l'usine, communément appelé "le sifflet", faisait partie du bruit ambiant de l'endroit, le signal sonore de la vapeur qui communiquait les différentes heures du travail quotidien dans l'usine. Cylindre en bronze situé à l'entrée de la maison des chaudières et exploité par l'opérateur à travers une vanne. Son bruit était si fort qu'il a été entendu dans toute la ville. Même si de nombreux habitants que l'écoutaient ne se rendent compte de son existence visuelle, il a toujours eu un caractère figuré, un imaginaire personnel et collectif.

Ce son périodique était un régulateur efficace du réveil, surtout enfantin. La vie des administrateurs, des employés et des travailleurs était régie par le sifflet de l'industrie. Un premier coup de sifflet indiquant l'entrée de l'usine retentit à 6h50 du matin, deux autres à 7h marquaient le début de la journée de travail. A 11h il sonna celui qui indiquait l'horaire du déjeuner, jusqu'à 12h20. À 12 h 30, deux sifflets ont signalé la reprise de la journée de travail. Le coup de sifflet final à 16h30 du soir signifiait le retour à la maison et la circulation des centaines des travailleurs à vélo tout au long de la rue Sáez. C'est un élément qui, en raison de son importance et de sa charge, produisait un sens unique, renforce la nostalgie et l'identité, concerne le collectif avec un haut niveau d'appartenance et d'affection partagé par la ville. (CORTEGOSO, 2011) La tour de l'horloge est également liée au son de l'usine. C'est un élément iconique au niveau visuel de l'ensemble industriel, il est supposé dans la dimension cognitive de l'identité.

Parmi les phrases collectées faisant référence au paysage par le chercheur (Cortegoso, 2011), les suivantes sont citées comme preuve de l'appropriation dudit patrimoine par les habitants de la ville :

C'était un très bel endroit. / C'était agréable d'y aller. / Une usine propre! / Le meilleur était l'entrée! / Encore et comment c'est, c'est beau. / Et de là, le train est également parti. / Tu ressens toujours du respect. / Combien des petites amies j'aurais amenées là-bas? / Des écoles, ils nous ont emmenés visiter l'usine et se promener dans leurs jardins. / C'était un endroit pour marcher le dimanche. / Très proche de la mer, on pouvait voir les bateaux dans la baie. / Cela a donné une idée de la beauté. / Et que dire des palmiers et des fleurs là-bas! / Quelle vue de Cárdenas et de la mer d'Arechabala! / Élégance et propreté...

3.5 Diagnostic du paysage industriel de Cárdenas

Dans l'ancienne usine Arechabala, la société "CubaRon" est actuellement située et des rhums, des liqueurs, des bonbons et leurs dérivés sont produits. Beaucoup de ses installations n'existent plus ; qui, au lieu d'être refusées, ont été démantelées et d'autres ont été construites sur des terres destinées aux parcs et aux espaces verts de la côte. L'image des navires debout ne conserve pas en bonne mesure leur aspect d'origine. À plusieurs endroits, la détérioration est importante et certains de ses éléments clés ont été perdus, comme l'une des cheminées.

L'industrie, le port et le front maritime urbanisé par Arechabala ont continué à donner de leur mieux, mais la crise économique à Cuba après la chute de l'URSS et le manque d'entretien dans ces espaces, provoquèrent leur dégradation. A telle point qu'aujourd'hui, dans la «côte somptueuse», c'est qu'un gâchis de pétrole, de déchets industriels, de débris urbains et des boueux sur les pavements.

La côte entière de la baie est assez contaminée à cause des encombres de l'activité humaine et les nouvelles industries installées dans la cote. Les mobiliers urbains ont

disparus et pavements des rues sont totalement ruinés. Le pont-levis n'existe plus, la couchette du yacht, ni le balnéaire, le restaurant est en mauvais état, le champ du sport totalement abandonnée.

L'ancien club de loisirs des employés est utilisé que pour les affaires de la nouvelle entreprise CubaRon. Les logements qui ont été dessinés aux travailleurs ont été gravement modifiés, se conservant dans leur état original que deux d'entre eux. De toutes les activités industrielles qui avaient dans la cote a été conservées que la destination des alcools, la fabrication des bonbons et le stockage pour certains réservoirs.

La gare n'offre pas actuellement de services au public. L'absence d'entretien systématique et la proximité de la côte entraînent une exposition directe aux phénomènes environnementaux. Le matériel nécessaire à la bonne exécution du transport et du fret a été perdu avec sa détérioration progressive. Des interventions inadéquates sur le bâtiment ont été effectuées, mais apparemment elles sont réversibles.

Le port ne s'utilise que pour les bateaux de la compagnie de pêche et les contrôles militaires sur la baie. La gare, bien que conservant en grande partie sa structure d'origine, est abandonnée, même si la route de fer continue de desservir les quelques activités qui ont lieu sur la côte.

Les potentialités du paysage sont dégradées et donc la perte d'identité de la communauté et de ses valeurs culturelles. Tout le respect que le Monument au drapeau peut inspirer, l'histoire fervente et vivante du Havana Club, les primautés qui ont distingué cette ville depuis si longtemps et le développement croissant de Varadero n'ont pas suffi la motivation à changer cette situation. Ce paysage possède de la valeur grâce à ses applications technologiques, son influence sur l'économie cubaine, son organisation entrepreneuriale et la qualité de la planification et de la conception de ses espaces publiques et de l'amélioration de la situation sociale de la population.

Sur la base des conditions actuelles du paysage en question, les éléments correspondant à la matrice SWOT pour organiser le diagnostic du site et mieux comprendre les points à prendre en compte lors de la réflexion sur un projet de valorisation du paysage en question.



Fig. 3.18 et 3.19. Photographies qui montrent les processus de détérioration présents dans le littoral de Cárdenas. Source : Daily Barbara Vega Cruz.

Des faiblesses

Avec les longues périodes de crise économique dans le pays, le processus de désindustrialisation, la dégradation et la démolition des structures ont dégradé l'image authentique du paysage de la baie. D'autres industries ont été insérées sans critères esthétiques et formels, la nature s'est emparée des terres et a accéléré l'état de ruine de nombreux bâtiments.

Les transformations continuées visant à améliorer les processus de production, les changements d'utilisation et l'évolution administrative des entités responsables des productions industrielles ont entraîné des changements constants au bien matériel et immatériel. Dans toute la région, il est très commun de trouver des agrandissements, des transformations d'espaces, le remplacement et l'introduction de nouvelles machines et la perte d'anciennes, etc.

Ces actions, menées sans supervision en matière de conservation, représentent une perte importante et, en outre, une énorme difficulté pour le processus de conservation et d'évaluation durable des biens patrimoniaux qui ont survécu à nos jours. Cette condition généralisée suppose également la complication de la conservation intégrale du paysage en raison de la difficulté de ne pas avoir la présence de tous ses composants d'origine.

L'arrêt des activités industrielles du littoral, en disant le commerce portuaire, la gare, qu'avait généré un nombre considérable d'emplois dans la ville, a été décrit comme un traumatisme social. Plusieurs décennies après avoir perdu ces fonctions, ses ouvriers

ressentent cette absence chaque jour, simplement parce le monde du travail constituait une partie importante de leurs années de vie, où ils fixaient des objectifs.

Des Menaces

Toute la zone de la côte a subi des changements qui affectent son rôle autochtone et culturel dans la ville et affaiblissent, tant la fierté que les racines, envers l'institution chez les jeunes générations du lieu. (CORTEGOSO, 2011, p. 55)

Le manque d'activité et de la présence humaine dans la zone oblige à regarder le site différemment. Ce ne sont pas seulement les constructions industrielles, mais le paysage en lui-même qui a perdu beaucoup de son sens originel. Son image dégradée signifie que les nouvelles générations sont déliées de leur valeur, en laissant la ville plus facilement, car elles ne sont pas engagées à travailler dans la région. Donc les difficultés de subsistance dans la ville augmentent. Il manifeste la tristesse de l'abandon, de la disparition des parcs et des jardins, de l'entrée démantelée, des lignes de train abandonnées, des tanks et des entrepôts en cours de destruction.

Les principaux problèmes détectés sont liés à l'utilisation excessive des espaces, à l'exposition directe aux phénomènes environnementaux, l'absence d'entretien préventive et corrective systématique, aux changements de fonctions sans étude intégrale, la manque de préoccupation de la part des acteurs locaux, l'ignorance de leurs valeurs réelles, le manque de moyens et de ressources nécessaires à l'exécution des interventions, en plus des modifications anarchiques apportées par du personnel non qualifié.

Dans la ville de Cárdenas, en général, l'aspect culturel de la ville n'est pas perçu au-delà des visites au musée, comme en témoigne la faible participation à des activités associant les visiteurs et les habitants à la particularité de l'environnement.

Des forces

L'ancien complexe industriel "Jose Arechabala SA" a une valeur reconnue mondialement grâce à la création du rhum cubain Havana Club dans ses usines. Cette condition est un pas en avant pour le développement des projets culturels liés à l'industrie et au tourisme

dans la ville. Le site a un emplacement stratégique proche du pôle touristique de Varadero et de la capitale cubaine. Sa relation directe avec la mer crée des visuels à haute valeur naturelle. Les zones externes établies avec une grande végétation permettent de créer des espaces multifonctionnels. Dans le même temps, au sein du complexe industriel, il possède ses propres zones externes qui humanisent l'espace et lui donnent une valeur esthétique.



Fig. 3.20. Paysage qui montre les visuels de l'usine dans la baie. Source : Daily Barbara Vega Cruz.

Des Opportunités

Face aux tendances traditionnelles du tourisme du soleil et de la plage, prédominant dans toute la région de Varadero, les intérêts des voyageurs se diversifient aujourd'hui. Le tourisme culturel a comme particularité le produit local, la possibilité de profiter de l'environnement physique et humain des noyaux et des zones rurales, ainsi que de participer à certaines activités, traditions et modes de vie.

Dans cette tendance se trouvent également le tourisme patrimonial, le tourisme artistique, la nature, la gastronomie, etc. Il a été prouvé que le tourisme, sous toutes ses formes, est un phénomène de grand impact. Il permet de faire connaître, préserver et profiter du patrimoine culturel, mais peut aussi contribuer de manière significative à l'amélioration de l'économie locale et à générer des emplois.

La présence des tous les éléments représentant le processus productifs des sucres et des rhums à l'échelle du paysage urbain ; permet de penser sur une exploitation culturelle adéquate, en intégrant divers facteurs et puisse devenir un modèle de développement

durable dans le contexte cubain.

La valeur culturelle et patrimoniale que ce paysage contient a le potentiel de se classer dans un projet d'itinéraire culturel avec ses rénovations urbaines respectives. La proximité géographique du site le relie directement au pôle touristique de Varadero, ce qui lui confère un privilège qui double ses opportunités de développement en raison de l'afflux de visiteurs.

La tendance dans le domaine de l'urbanisme à la récupération des zones industrielles liées aux fronts maritimes et aux villes portuaires qui ont des résultats positifs est l'une des sources de revenus plus élevés dans le monde. La création d'un itinéraire culturel dans le cadre d'un projet de rénovation urbaine pour ce paysage peut être la combinaison parfaite pour rendre à la ville de Cárdenas la reconnaissance qu'elle mérite.

La capacité de la ville de Cárdenas à attirer le tourisme sur une base individuelle peut être une tâche plus difficile aujourd'hui, étant donné que dans la ville en général, a perdu beaucoup de biens patrimoniaux. Mais, c'est possible aussi de penser à l'insertion du paysage dans une route à plus grande échelle qui englobe plusieurs zones industrielles du territoire cubain, lesquels ensembles ont une plus grande possibilité de former une véritable offre du patrimoine industriel.

Conclusions partiales

L'étude du développement de l'industrie Arechabala et de son impact à grande échelle montre qu'il s'agissait d'un ingrédient important d'alignement dans l'avenir de la société de Cárdenas, ce qui permet de confirmer l'existence de leurs valeurs identitaires.

L'industrie Arechabala a fourni des visions d'avant-garde par rapport à son époque et, même pour aujourd'hui, sur l'appropriation du patrimoine industriel dans le domaine de l'urbanisme. Leurs actions ont permis de générer une identité citoyenne par rapport à la culture industrielle la plus élevée en termes de nombre de masses identifiées et de moyen d'interaction et d'intégration à la vie quotidienne. Grâce à ses réalisations économiques, a été également l'une des sociétés les plus importantes de Cuba.

De l'étude du cadre théorique et de l'état de l'art sur les paysages industriels, du recomptage de cette méga industrie, de son impact urbain qui transcende et du rôle important du chemin de fer et du port de la ville ; est indéniable l'importance de la conservation de leurs valeurs patrimoniales.

Tout ce qu'est relié à ce paysage industriel, qui existe encore et conserve une partie de son essence, et qui est dans un état pratiquement imperceptible ; demande l'attention des acteurs politiques et culturels pour sa gestion et sa valorisation.

La trajectoire historique de la ville de Cárdenas, grâce à sa forte activité industrielle, son port, le chemin de fer y l'entreprise Arechabala, constituent une partie importante du patrimoine industriel cubain. Ce paysage est pourtant un fort représentant de l'industrie sucrière qui a défini l'identité d'une grande partie l'île.

Si bien avant qu'elles ne soient considérées comme un patrimoine culturel, la présence de ces routes est authentique, concrète et tangible. Ce qui catalogue automatiquement ce paysage en tant qu'itinéraire culturel, selon les bases proposées par l'UNESCO analysées dans le cadre théorique.

C'est imminent d'identifier et d'enregistrer dans un inventaire tous les éléments qu'ont la valeur patrimoniale associés à la production industrielle de sucre et de rhum du territoire et plus particulièrement du paysage en question. On doit définir des actions pour leur conservation et leurs potentiels pour le développement durable de la communauté.

Chapitre IV

Proposition d'un Itinéraire culturelle du sucre et du rhum a Cárdenas.

Résumé

Ce chapitre c'est l'application des contenus traités dans les chapitres précédents. Les potentialités culturelles des éléments patrimoniaux du site liés à la production de sucre et de rhum sont déterminées, et sont proposés les produits culturels correspondants. Des prémisses de conception pour l'itinéraire culturel sont proposées pour la valorisation du patrimoine industriel.

4.1 L'interprétation culturelle du paysage industriel de Cárdenas

Le cours de l'histoire universelle a été marqué à plusieurs reprises par la présence d'industries, influençant l'application de plusieurs politiques nationales et internationales. Bon nombre des échanges culturels ont été produits par les effets de la production industrielle. C'est pourquoi la compréhension du rôle de l'industrie et de son contexte historique peut servir à illustrer de manière plus didactique, réaliste et palpable l'histoire et l'identité des populations.

L'historiographie de la culture de la canne et de ses industries dérivées offre et suggère de nombreuses possibilités de réinterprétation du passé avec une variété de ressources susceptibles d'être exploitées culturellement.

L'un des objectifs principaux de l'analyse de l'histoire sous l'angle de la production industrielle et du commerce du sucre et de l'alcool est de montrer que l'industrie de la canne à sucre est l'une des activités les plus importantes d'échange économique, politique et culturel entre le nouveau et le vieux monde.

Des facteurs incontestables ont conditionné à l'île de Cuba à être l'un des sites qui ont plus soutenu cet événement important. L'île est un élément essentiel de l'histoire sucrière et rhumière du monde. Les comportements sociaux, les fusions ethniques, les coutumes dans les villes et leurs communautés sont un témoignage perpétuel du prototype du citoyen cubain.

Si l'on veut comprendre l'histoire de Cuba, c'est possible de donner une réponse en deux mots : sucre et rhum. Toute l'histoire de l'île se résume à la production sucrière et ses dérivés, à savoir l'économie, la politique et la société. Il suffit de l'étudier pour comprendre pourquoi Cuba est devenu un point d'intérêt particulièrement prisé des Etats-Unis depuis le 19^{ème} siècle ; avec la présence excessive de ses investissements et de son activité touristique, ses répercussions économiques, urbaines, sociales et surtout dans le système du gouvernement cubain. Cette particularité devient une maxime du patrimoine sucrier cubain.

4.2 La route culturelle du sucre et ses dérivés.

Mais ... où, en dehors des livres, peut-on assister à ce qui fut autrefois le paysage engendré par ces racines d'échanges et de fusion des cultures autour du développement de la civilisation humaine ?

On y propose le projet de création d'une route culturelle dans Les Antilles occidentales et l'Amérique Latine pour renforcer le patrimoine industriel généré par la transformation de la canne à sucre et ses dérivés. Ce projet aura comme objectif de valoriser les paysages et communautés enrôlés ainsi que de l'inscrire au patrimoine mondial.

Avec l'inclusion d'autres paysages qui peuvent montrer l'évolution au fil du temps de la production de sucre à Cuba. Il est déjà inscrit dans la liste UNESCO *El Valle de los ingenios*, l'une des plus grandes régions cubaines productrices de sucre entre le XVIIème et le XIXème siècle. La connexion de ce site avec le paysage industriel de Cárdenas, qui est un exemple de l'industrie sucrière moderne, constituerait une avancée importante dans la concrétisation d'un itinéraire patrimonial à fort impact.

Pour la valorisation du paysage, basée sur ses caractéristiques spatiales et historiques, la conception d'un itinéraire culturel sera proposée. Le paysage sera un point d'intérêt incorporé à une route culturelle à l'échelle nationale ou internationale. Le thème abordé sera la production de sucre et de rhum et son impact sur la configuration de la société cubaine.

Gardant à l'esprit que l'histoire industrielle et commerciale de ces deux produits est également une tradition qui concerne plusieurs pays des Amériques et des Caraïbes. Ce réseau patrimonial peut transcender les frontières et renforcer la culture et l'identité des régions concernées. Cela permettrait également de renforcer les relations et la coopération entre leurs pays.

Dans de nombreuses îles des Caraïbes, il est fréquent de trouver des établissements sucriers du XIXème siècle et surtout du début du XXème siècle. Ses vastes terres plantées de cannes sont découpées et semées dans un processus continu, représentant l'un des

paysages culturels les plus importants, non seulement des Caraïbes, mais du monde entier. Cet héritage singulier de la production de sucre n'est pas bénéficié encore d'une reconnaissance suffisante par de nombreux États parties où ils se trouvent. Exceptionnellement, seuls dix paysages culturels des Caraïbes et d'Amérique latine ont été inscrits sur la Liste du patrimoine mondial. Dont, *El Valle de los Ingenios*, - inscrite en 1989, avec le centre historique de Trinidad - n'est pas enregistré comme paysage culturel. De toute évidence, il y a un besoin urgent de gérer la valorisation des paysages qui a influencé la production du sucre au cours de l'histoire mondiale. Surtout dans ces pays que la plupart sont en voie de développement.

Haïti a une grande quantité de restes de plantations sucrières - la plupart d'entre elles ont été transformés, détruits ou abandonnés- en particulier dans la région nord de l'île. Bien que le soutien du public soit limité, les autorités du patrimoine travaillent à l'inventaire de ces sites avec la fin de les protéger et de les sauvegarder.

Il a été désigné également un projet d'itinéraire culturel du chemin de fer Hershey à Santa Cruz, l'une des plus importantes sucreries de l'ouest de l'île. Le chemin de fer comme facteur des autres paysages, conformé par le *batey - central Hershey* et qui dépasse les limites de son noyau urbain. Le territoire couvert par le tracé proposé dispose de vastes ressources naturelles, touristiques, écologiques, agricoles, agricoles et industrielles pouvant être exploitées en termes de protection et de conservation. Le chemin de fer Hershey représente un processus interactif, dynamique et évolutif dans les relations interculturelles, qui reflètent leur contribution au patrimoine culturel. (BASILIO & SANCHEZ HOYOS, 2009)

Leurs routes traversent 90 km au nord des provinces de Ville de La Havane, Mayabeque et Matanzas. Historiquement, une grand partie des sucres de Hersey ont été raffinés dans l'industrie d'Arechabala, dont leur connexions par le chemin de fer sont présentes.

La connexion immédiate du paysage industriel de Cardenas à la voie ferrée de Hersey est l'une des premières activités de coopération à mettre en place.

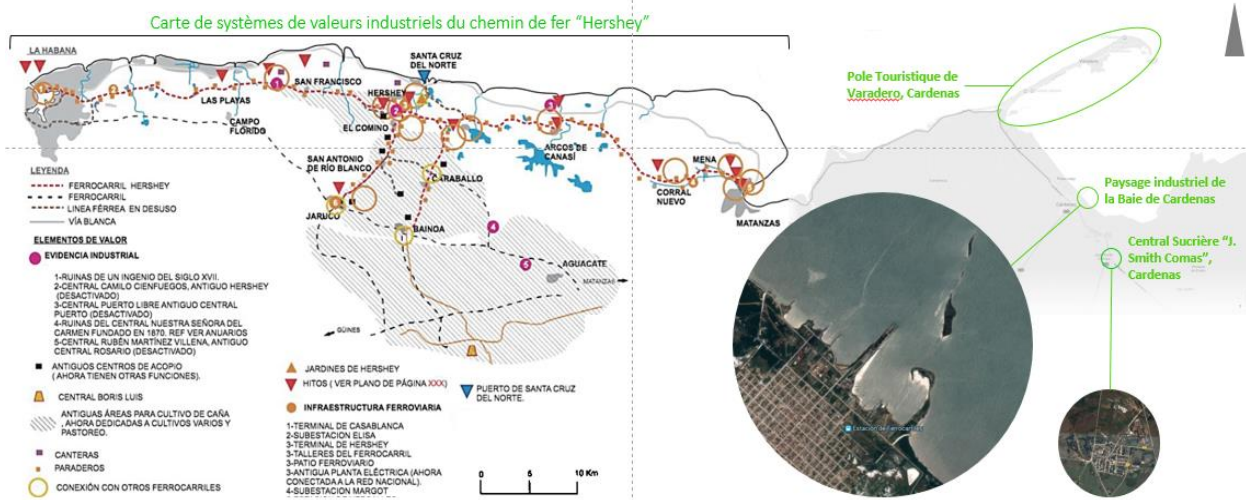


Fig. 4.1. Carte qui montre la proposition du projet de route culturelle du chemin de fer de Hershey avec son connexion directe au paysage du littoral de Cárdenas. Source : Jan Michel Sanchez Hoyos et Daily Barbara Vega Cruz.

Ainsi, dans les provinces cubaines de Villa Clara, Ciego de Ávila, Camagüey, Holguín et Las Tunas, il n'est pas rare de trouver de grands complexes de production de sucre. Ces industries impressionnantes peuvent être exploitées en tant que patrimoine industriel. Mais, du point de vue de cette étude, ils peuvent être considérés comme des paysages culturels agro-industriels qui contiennent de grands représentants du patrimoine sucrière du monde.

La conception de routes culturelles permet le développement progressif de projets cohérents dans leurs contextes particuliers. Ainsi que l'évolution des programmes de développement autour de la mobilisation des groupes sociaux, des acteurs locaux et des ressources financières (même de l'étranger). Pouvoir coopérer à la réduction des risques, à l'augmentation des bénéfices, aux ressources motive fortement la création de coopérations. L'étude de cas a démontré que la contribution et la combinaison d'expériences sont plus que positives en termes de gestion.

Les difficultés de caractère économique à Cuba et la nécessité de trouver des moyens de gestion du patrimoine en font une cible idéale pour son insertion dans un projet de grande envergure d'itinéraires culturels.

Avec la collaboration de différentes associations, collectifs, entreprises, institutions académiques et culturelles, investisseurs privés, la réalisation de projets est possible. La

diversité des perspectives sur les programmes à développer permet une meilleure approximation des problèmes particuliers de chaque pays.

4.3 Valorisation du patrimoine industriel de Cárdenas. Conception de l'itinéraire culturel.

La création de l'itinéraire culturel devrait faire partie d'un futur projet d'intervention urbaine sur la côte de Cárdenas. La valorisation du patrimoine industriel et la culture de la production de sucre et de rhum seront indispensables et prioritaires. Pour cette valorisation, la création d'un programme de gestion intégrale du paysage industriel (PGIPI) est proposée comme méthode.

De cette manière, nous partons d'une conception générale et plus complète. Ce PGIPI sera une sorte de layer³⁷ au sein des programmes généraux de planification urbaine et d'aménagement du territoire de la ville de Cárdenas (PGOTUC). Le PGIPI abordera l'importance historique et culturelle du patrimoine industriel du territoire, sa conservation et son évaluation durable.

Les potentialités culturelles, la viabilité économique des actions, l'accessibilité, ainsi que la beauté des paysages et de l'environnement devraient figurer parmi les principaux aspects à développer. Cette gestion doit également prendre en compte la présentation et l'interaction de ce processus avec le public.

La première phase du PGPI sera la phase de récupération pour déboguer et définir l'ensemble patrimonial à partir des traces encore présentes. Il sera essentiel de procéder à des fouilles archéologiques pour identifier les vestiges des entrepôts, des halls de production, la planification des zones verts et des espaces publics, les anciennes connections ferroviaires et le reste de l'infrastructure générale du site.

Une fois que tous les éléments patrimoniaux et leurs valeurs ont été identifiés, la phase de protection patrimoniale doit commencer. Toutes les marchandises contenues dans le

³⁷ Groupe d'éléments qui selon certains critères communs sont capables de représenter un thème spécifique associé au paysage. Ils sont regroupés en couches pour leur isolement et leur compréhension à différentes échelles et niveaux d'interaction avec le reste du paysage.

paysage seront enregistrées dans un inventaire général. L'inventaire permettra de connaître la situation réelle de l'ensemble du patrimoine et avec elle une meilleure gestion des biens. Les informations seront archivées dans un modèle de forme synthétique permettant son traitement, soit individuellement, soit conjointement avec d'autres éléments de caractéristiques ou de liens communs.

À partir de là, un plan d'actions immédiates sera élaboré pour contenir le processus de dégradation matérielle que présente l'ensemble paysager. Dans le cadre du plan, une école spécialisée doit être créée pour les travaux de restauration des bâtiments et des installations et pour la formation des métiers.

Après avoir déterminé certaines des opportunités les plus évidentes offertes par les éléments patrimoniaux du paysage, il est possible de développer une coopération entre les ressources culturelles et économiques de divers types dans la région pour soutenir la gestion du projet.

Et pour la conception du produit culturel de l'itinéraire, en tenant compte des besoins et des valeurs reconnus dans le paysage dans les chapitres précédents, l'objectif général et les objectifs spécifiques ont été soulevés.

L'objectif principal : la valorisation du patrimoine industriel de la ville de Cárdenas, en faisant partie d'une route patrimoniale sur l'industrie de la canne qui soit extensible aux autres échelles.

Objectifs spécifiques :

- La conservation des biens du patrimoine à travers la pratique d'activités culturelles pour soutenir leur gestion dans le cadre d'un programme de développement durable.
- Stimuler l'intérêt et la connaissance de la communauté de Cardenense et de ses visiteurs sur l'histoire industrielle de la ville.
- Favoriser l'appropriation du paysage industriel de Cárdenas.
- Intégrer le patrimoine industriel dans les stratégies de régénération urbaine de Cárdenas et de son littoral.
- Proposer le paysage industriel de la production de sucre et de rhum à Cárdenas ainsi que d'autres sites associés à cette industrie sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO

- Promouvoir les échanges culturels et éducatifs, en accordant une attention particulière aux contacts entre les jeunes de différentes régions et pays.
- Encourager la compréhension et la cohésion entre les communautés impliquées dans le programme, en mettant l'accent sur les aspects qui permettent de surmonter les conflits économiques, sociaux et politiques.

La stratégie pour atteindre l'objectif principal de l'itinéraire repose sur la réinterprétation culturelle des éléments patrimoniaux contenus dans le paysage. Le but est que les utilisateurs puissent connaître l'histoire du lieu, son rôle à différentes échelles territoriales, les techniques de production, les modes de vie, la compréhension des principes de fonctionnement des processus industriels et les applications de la science et de la créativité humaine qui en émanent.

La prochaine étape sera la création du programme d'interprétation et de présentation du patrimoine. Ce programme devrait pouvoir caractériser le paysage industriel comme cadre de l'histoire du lieu. Ce sera un instrument pour fournir à l'ensemble une projection sociale, à travers l'exploitation culturelle à travers son adaptation à la visite publique et à travers le développement de diverses activités culturelles, contextualisées dans le cadre historique et technique de la production de sucre et de rhum cubaine

Après une gestion intégrée, il permet la réhabilitation, la création de valeur et la conservation de son patrimoine. Dans cette perspective, il est conseillé de promouvoir les utilisations des musées, les enseignants, les scientifiques, les écoles de métiers liées aux usines, etc. et de compléter ces utilisations avec d'autres services pour soutenir les activités.

4.4 Processus d'interprétation du paysage industriel de la ville de Cárdenas

Réécrire le paysage est souvent un défi de taille lorsque l'identité du site a encore une valeur parmi ses habitants. Un autre grand défi qui les préserve est l'application d'utilisations compatibles avec leur intégration dans la vie quotidienne et qui fournissent la rentabilité sociale et économique en fonction de leur importance historique. La

possibilité d'offrir à ses résidents et à ses visiteurs une approche de son histoire nécessite donc une conception particulière et profonde en relation avec les éléments de valeur qui la composent. Par conséquent, la population de Cárdenas doit être impliquée dans tous les aspects de l'identification, de la planification et de la gestion des zones, car ce sont les gardiens les plus efficaces du patrimoine paysager. (UNESCO, ICOOS, ICCROM, IUCN, 2002)

En outre, on ne doit pas conserver que la valeur en tant que témoignage du passé pour assurer la transmission de la richesse culturelle aux générations futures, mais vise à stimuler la présence active et vitale sur le territoire actuel, avec ses modifications et transformations.

La conception de l'itinéraire culturel devrait être basée sur un discours qui englobe l'histoire du pays au sujet de l'industrie de la canne à sucre. Pour arriver à des détails plus précis seront traitées les problématiques de chaque territoire individuellement. Leurs effets peuvent être exemplifiés et la consolidation de cette culture productive, la possibilité de mettre en scène plusieurs morceaux d'histoire à différents points du parcours et la connexion avec leurs vestiges sera le seuil entre la théorie et la pratique de la valorisation du patrimoine.

Chaque présentation doit être abordée d'une manière didactique et interactive qui améliore l'acquisition de connaissances liées au patrimoine industriel ainsi que l'évolution de la société impliquée dans ces activités spécifiques. De cette manière, la valeur de leurs connaissances est élargie pour éveiller l'intérêt pour d'autres questions éducatives. La Charte internationale des itinéraires culturels indique que l'adoption de mesures doit garantir une action coordonnée et des instruments juridiques spécifiques pour la protection, l'utilisation et la gestion des éléments du patrimoine, car ils font partie intégrante de la valeur et de la signification de l'itinéraire culturel dans son ensemble.

Le programme d'interprétation se concrétisera par la création d'espaces didactiques à différents endroits du paysage. Dans ceux-ci seront expliqués des généralités historiques aux détails de la fabrication à travers diverses infographies et un itinéraire à travers le paysage qui permettra de visiter divers installations. De cette façon, les visiteurs

comprendront comment la canne a été cultivée, l'importance de cette usine pour le développement économique et social, son modèle, et ils seront capables de comprendre les traces du paysage.

L'identification des éléments du patrimoine et de leurs potentialités à partir d'une optique d'intérêt culturel en tant que ressource du territoire définira les éléments du paysage à interpréter.

Pour chacun des éléments d'intérêt culturel et patrimonial, aux fins de la présente étude, on a tenté de relier un programme d'interprétation du patrimoine. Dans cette recherche, ils ne sont présentés que comme des sujets provisoires à développer.

- Une introduction à la signification de l'industrialisation, du XVIIème siècle à nos jours.
- Histoire de la production de sucre et de rhum à l'échelle mondiale et nationale. Intéressé essentiellement comme source de connaissances pour la construction de discours interprétatifs visant à approfondir l'histoire des industries Cardenenses et leur contextualisation nationale.
- Les principes de transformation de la canne à sucre pour produire du sucre et du rhum. Il sera valable de traiter les autres applications d'une transformation de canne, notamment celles développées sur le site par Arechabala.
- Le système de transport ferroviaire, la raison de son insertion précoce à Cuba et à Cárdenas et son impact dans différentes sphères.
- Le paternalisme industriel comme instrument d'organisation sociale, économique, urbaine, culturelle, etc. Traiter en profondeur l'intervention de l'industrie.
- On pourra parler de l'ingénierie telle que l'explication des ponts basculants, la construction navale, le dragage des baies, la création de spas artificiels, la construction de bâtiments industriels, des cheminées, des chemins de fer, des locomotives, et en général toutes les technologies qui ont été appliquées dans la ville liées au développement industriel.

Pour transmettre ces connaissances, le savoir-faire des habitants du lieu sera essentiel. De manière générale, le paysage industriel de Cárdenas peut devenir un grand laboratoire du patrimoine industriel. Là où la connaissance est renforcée et où de nouveaux modes de développement sont recherchés grâce à l'application de la science et de la technologie.

La coordination des programmes entre les différents points d'intérêt du paysage contribuerait à une représentation complète du cycle culturel issu de la culture et de la transformation de la canne, donnant la possibilité de ne pas tomber dans des répétitions de schémas et d'atteindre la diversité interprétative du complexe culturel. On cherche à ce que chaque institution utilise son histoire, son potentiel et les ressources qu'elle possède ; avec des objectifs et des méthodes communs qui valident cette idée socioculturelle, sans prétendre établir un guide unique et schématique, mais un outil de travail utile.

Les résultats attendus sont axés sur le sauvetage de la richesse identitaire de ses habitants, la promotion du développement durable du territoire et l'amélioration de la qualité de vie, la préservation du patrimoine culturel, la promotion de leurs modes de vie, les constructions architecturales, les ouvrages d'art, la gastronomie, traditions, festivités et ressources naturelles.

4.5 Conception de l'itinéraire culturel

Pour atteindre ces objectifs définis dans l'épigraphie antérieure, il faut partir d'un paysage unitaire et global, en montrant la logique fonctionnelle du paysage, à travers une lecture en coupe de chacun des éléments qui intègrent, cohérente et lisible pour faciliter à la compréhension maximale de celui-ci. Sa véritable infrastructure historique (reliée physiquement par le chemin de fer) permettra aux utilisateurs d'être guidés de manière ordonnée, de telle sorte que la séquence réelle des étapes de transformation de la canne à sucre et du rhum puisse être démontrée. De cette façon, il parvient également à se connecter au reste des paysages de sucre cubains, ce qui renforce également un thème culturel commun.

L'itinéraire consiste à être un parcours thématique qui relie les champs de canne à sucre, l'ancien *ingenio* Progreso (aujourd'hui le musée du sucre) et sa ville ouvrière. En suivant la voie ferrée qui la relie d'est en ouest pour atteindre la zone de la côte de Cárdenas où le reste des éléments sont associés à la transformation industrielle de la canne et au développement de la société autour de l'industrie.

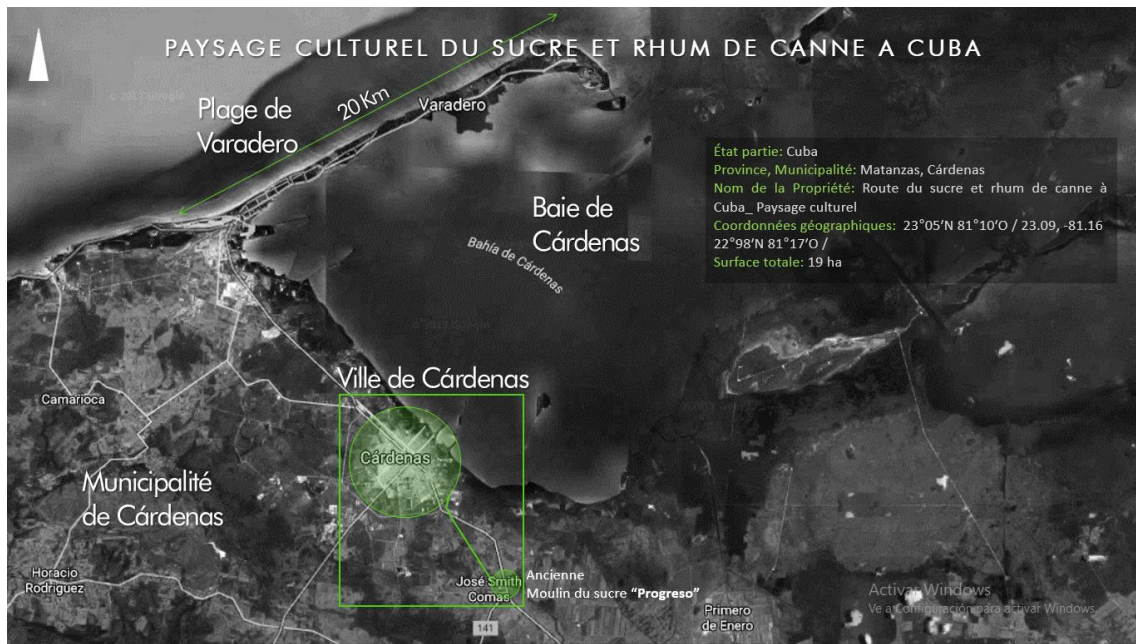


Fig. 4.2. Vue satellite de Google Maps dans laquelle on montre la localisation de la ville de Cardenas et le Musée du Sucre Jose Smith Comas. Source : Daily Barbara Vega Cruz

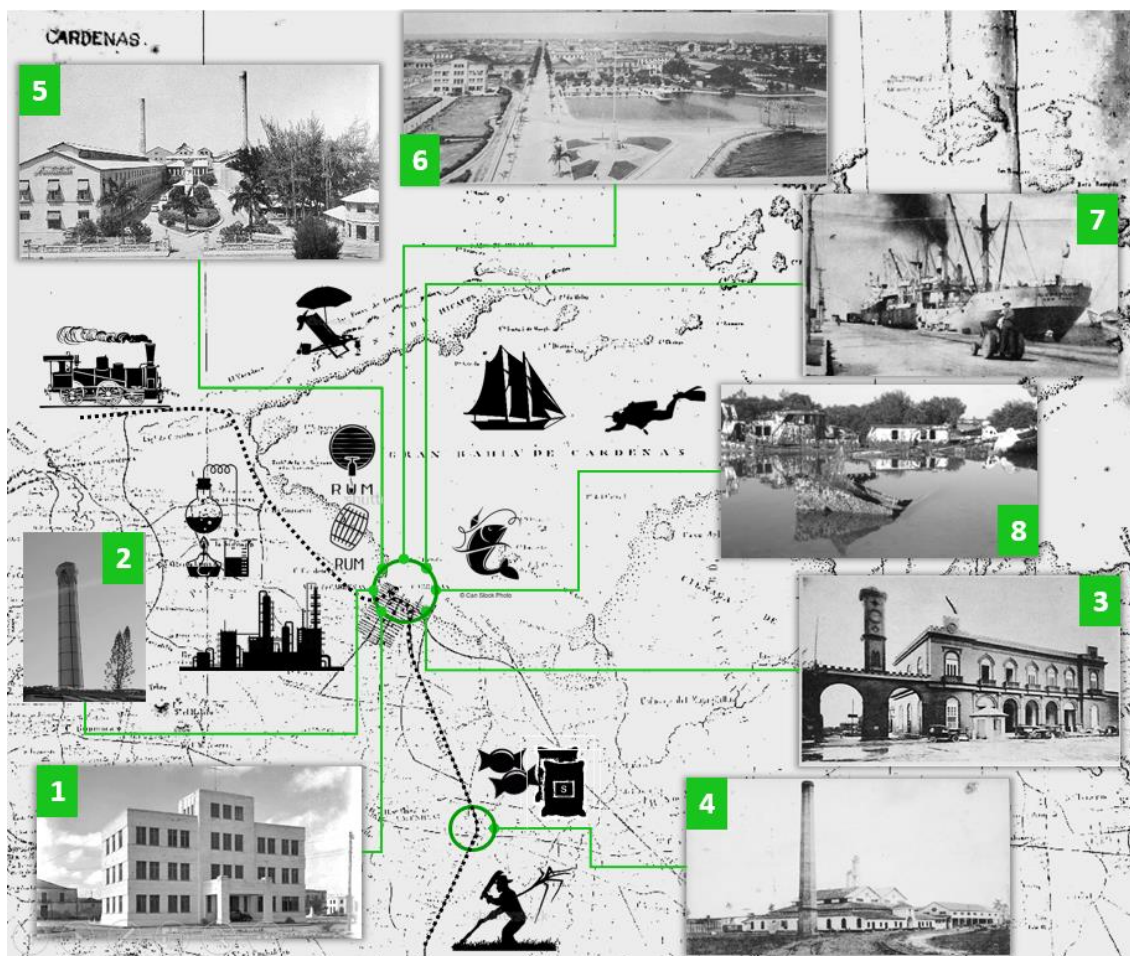


Fig. 4.3. Représentation des points principaux de l'itinéraire culturel dans son ordre logique selon le discours interprétatif. Source : Daily Barbara Vega Cruz

La création d'un centre d'interprétation en tant que point d'ancrage sera essentielle pour démarrer le parcours. Cet espace sera le premier point d'accueil des visiteurs dans le paysage.

1- La Douane de Cárdenas

Ce bâtiment manque actuellement de fonctions. Son état constructif est très bon, ce sera donc le point d'ancrage de l'itinéraire culturel. Être la zone de réception pour les visiteurs où ils se verront offrir un aperçu général de ce qu'ils peuvent voir dans le paysage pendant la visite et des services culturels offerts par chacun en ce qui concerne sa fonction d'origine.

Là, un aperçu rapide sera offert et des informations seront fournies aux visiteurs. Le centre disposera d'une salle de projection où l'on pourra visionner un documentaire sur l'industrie sucrière cubaine et son impact sur la culture cubaine. Un hall d'exposition consacré à l'émergence et au développement de l'industrie à Cuba et à la ville de Cárdenas sera créé. Tous les genres d'industries développées sur le territoire de Matanzas seront abordés de manière générale. Plus tard, il se concentrera davantage sur l'histoire de Cárdenas sur la production de sucre et de rhum. Des panneaux didactiques et du matériel ethnographique de l'époque seront utilisés : semoirs manuels, batteuses et outils agricoles, entre autres.

Profitant de ces installations et du tracé proposé, le centre pourrait lancer d'autres initiatives, telles que l'organisation d'expositions temporaires ; cycles de conférences pour promouvoir la recherche ; visites éducatives programmées avec des écoles, des associations culturelles ou des voisins. Il pourrait aussi placer des expositions avec les produits typiques de la province, à la fois de la production agricole et du type artisanal, toujours dans le but de promouvoir, diffuser et enseigner la culture cardenense et cubaine.

2- La cheminée de la première raffinerie de sucre construite à Cuba

Bien que la cheminée est le seul vestige qui reste de la raffinerie, sa conservation est valable car elle constitue un témoignage de l'histoire et est liée au discours du paysage. Elle peut même devenir un monument à l'ancien lieu de production disparu.

Par la suite, la visite à la gare de San Martin sera effectuée.

3- La gare de San Martin et ses chemins de fer

Les premières interventions sur le bâtiment doivent avoir pour objectif de réutiliser le bâtiment dans sa fonction d'origine. C'est la seule gare de la ville, et bien que ses rails continuent à fonctionner, la gare est hors service. La station sera un point d'animation sociale à l'échelle urbaine, le noyau central des circulations de fer.



Fig. 4.4 et 4.5. Photographies qui montrent les conditions actuelles de la gare de San Martin. Source : Daily Barbara Vega Cruz.

Elle doit récupérer son attrait culturel pour la ville. Compte tenu de l'importance historique de l'insertion précoce du chemin de fer à Cuba, et notamment de celle de Cárdenas, la gare de San Martin devient l'endroit idéal pour accueillir un petit centre d'exposition sur le sujet, qui encourage également les visiteurs à visiter la collection de locomotives du Musée du sucre.

La gare relie directement le musée du sucre de l'ancien *ingenio* Progreso. En outre, avec l'exploitation du chemin de fer à partir dudit musée qui traverse une partie du paysage typique de la région, le visiteur alterne le long du voyage la jouissance du paysage naturel avec le paysage artificiel.



Fig. 4.6 et 4.7. Photographies qui montrent les locomotives touristiques et la gare du Musée du sucre. Source : Daily Barbara Vega Cruz.

4- Musée du sucre José Smith Comas (L'ancien progrès central)

Ce musée est une reconversion de l'ancien *ingenio* Progreso, fondé en 1846. Il est situé dans la municipalité de Cárdenas, à 7 kilomètres du port. Après le triomphe révolutionnaire, il adopte le nom du martyr cardenense "José Smith Comas". En 2002, ils ont cessé de travailler dans le cadre des politiques de "restructuration économique" et un an plus tard, la décision a été prise de lui transformer en musée. Cette centrale a eu plus de chance que d'autres géants qui dorment pour toujours comme le Cuba Libre ou l'Espagne. Bien que le sucre ne soit plus produit, il a réussi à passer à une seconde étape grâce à la création du musée qui reçoit de nombreuses visites.

On y expose ses propres machines de fabrication et d'autres provenant des industries de l'ouest du pays. Vous pouvez voir la station de broyage (tandem) et le jogger de camion, les godets à triple effet, la bande transporteuse, l'installation de broyage, les chaudières, la cuve d'alcalinisation, la centrifugeuse, les machines du XXème siècle (marteaux, fraiseuses et tours). Le musée possède des pièces uniques en son genre et provenant de différentes sources (palan à grue, générateurs et équipement d'automatisation compact de l'époque)

Il y a une représentation du processus de fabrication grâce au fait que la machinerie est restée intacte. De cette façon, les visiteurs sont expliqués comment le sucre est fabriqué. Une murale avec infographie a été créée, qui reflète les caractéristiques de cette activité dans les premières années de son introduction à Cuba. Il possède également une impressionnante collection de 28 locomotives datant de 1895 à 1925. Les machines ont été récupérées, réparées et peintes et, pour leur affichage, le numéro, le fabricant, *l'ingenio* dont il est issu et d'autres spécifications sont consignés.



Fig. 4.8 et 4.9. Photographies qui montrent la machinerie du Musée du sucre. Source : Daily B. Vega Cruz.

Dans le cadre de la visite du musée, on y propose :

- Visites guidées à travers les installations de l'usine, la visite d'un champ de canne avec l'explication des caractéristiques de sa plantation et les techniques de découpe de la plante.
- Des réunions sont prévues avec les habitants de l'ancien village ouvrier et des visites dans les écoles pour renforcer les relations avec la communauté, ainsi que la planification d'activités traditionnelles dans le ranchón³⁸ del batey.
- Dégustation de jus de canne à sucre (le *Guarapo*) et performance d'un groupe de musique traditionnelle.
- La vente de produits traditionnels et artisanaux dans un magasin communautaire.
- Balade en voiture de tourisme tirée par une locomotive à vapeur du début du XXème siècle jusqu'aux installations industrielles de l'ancienne industrie José Arechabala S.A.

L'une des plus grandes difficultés auxquelles l'institution est confrontée est qu'elle n'est pas encore catégorisée en tant que musée, il n'est donc pas possible de faire payer l'entrée. Pour générer profits, elle est obligée de contracter des bureaux de tourisme. Il est urgent de mettre l'institutionnalisation de ce musée en place dans son nouvel objectif social, afin qu'il soit inclus parmi les musées et les destinations culturelles du pays. Ainsi, plus de gens connaîtront et apprécieront le patrimoine sucrier du territoire et beaucoup d'autres seront motivés à y déposer une partie de leur histoire personnelle.

On devrait penser à élargir un peu plus les offres de la communauté. Par exemple, les *macheteros*³⁹ peuvent devenir des acteurs de leur propre développement, à travers la mise en œuvre d'initiatives contribuant à la connaissance du commerce auprès des touristes, avec des visites guidées des installations, etc. L'agrotourisme serait également une option de lien local. Apprécier de près les plantations de la région peut être intéressantes pour le touriste.

³⁸ Nom typique du bâtiment central des villages de sucre à Cuba. Son architecture est similaire à celle du bohío cubain. Dans les activités publiques sont réalisées et surtout culturelles pour ses habitants.

³⁹ Les homes qui coupent la canne.

On pourrait envisager la création d'un réseau commun qui révélerait l'immense potentiel alimentaire de la province de Matanzas, en ouvrant les portes au grand public. En ce sens, le visiteur pendant la visite pourrait observer ou même participer, avec les conditions nécessaires, aux processus, faire des dégustations et, pourquoi ne pas, acheter directement les produits.



Fig. 4.10. Collection des locomotives de Musée du Sucre "Jose Smith Comas" a Cardenas.

Fig. 4.11. Vue de locomotive à vapeur du début du XXème qui fait le tour aux visiteurs du musée jusqu'au littoral de Cardenas, en passant par la gare San Martin. Source : Daily Barbara Vega Cruz.

5- L'ancien complexe industriel José Arechabala S.A.

Après le retour du musée du sucre, on arrivera en train aux anciennes usines d'Arechabala. Le complexe, avec ses jardins et ses bâtiments, prévus pour le plaisir du paysage, sera visité par les utilisateurs comme s'il s'agissait d'un monument. De cette manière, les anciennes traditions des propriétaires qui ont organisé des visites pour les étudiants et les visiteurs de la ville seront reprises.

Dans l'ancien entrepôt n ° 26, plus connu sous le nom de *La Casona*, nous travaillons actuellement à sa reconstruction pour la création d'un centre culturel pour la valorisation du complexe industriel. Objectivement, ce bâtiment sera le centre d'accueil des visiteurs de l'industrie.

Dans le cadre des présentations seront l'histoire et l'évolution de l'industrie Arechabala, les aspects liés à son archéologie industrielle, la planification architecturale du lieu, les zones de cargaison connectées au chemin de fer et au port et ses infrastructures en général.

La présentation qui sera complétée par l'exposition et la reproduction à petite échelle d'anciennes machines industrielles en tant qu'éléments didactiques.

Cela illustrera les processus de transformation de la canne à sucre, la distillation des alcools, le raffinage des sucres et des combustibles, la production de levures, des bonbons, etc. Pour mener à bien la reconstruction de ces processus, il est nécessaire d'avoir une connaissance exhaustive de ce qu'il y avait avant des techniques de l'époque ainsi que des matériaux utilisés. Une fois de plus, l'importance des personnes qui ont participé au fonctionnement de l'usine et de ceux qui y vivent actuellement est ratifiée.

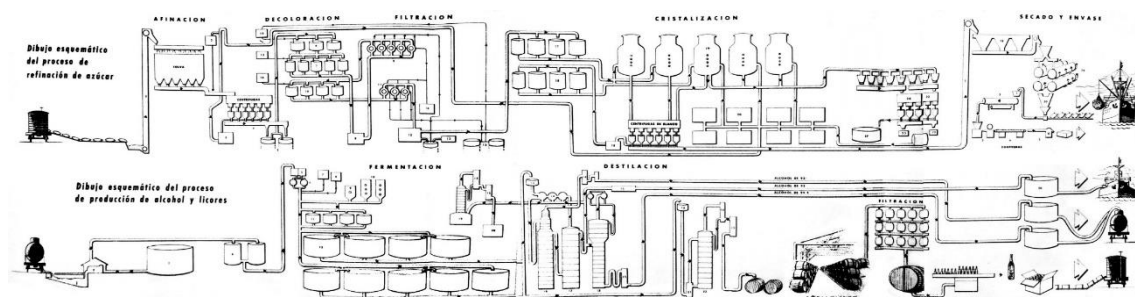


Fig.4.12. Graphique qui montre comment s'est transformée la canne à sucre et au rhum. C'est un moyen d'interprétation du processus industriel très intéressant qui pourrait être exploité dans la visite à l'industrie. Source : Libro del 75 Aniversario de José Arechabala S.A.

Une session sera consacrée à montrer les politiques paternalistes appliquées par les propriétaires de l'entreprise pour leurs travailleurs et la ville. L'impact socio-économique d'Arechabala sur le territoire sera exposé. En ce qui concerne les interventions urbaines sur la côte, on expliquera de manière générale comment les espaces publics et industriels ont été fusionnés et comment ce cas novateur de reconversion d'une zone industrielle a influencé l'appropriation du patrimoine industriel pour le reste des citoyens de Cárdenas.

6- Le littoral

Par la suite, il y aura des visites à la côte montrant ces interventions urbaines (déjà réhabilitées). Lors du tour de la côte, il convient de contempler par sa spectaculaire fusion des sites industriels et des espaces publics qui ont permis une interaction avec le patrimoine industriel pour ceux qui n'étaient pas directement liés à la vie des usines. Avec une vision du paysage inclusif pour l'activité industrielle, non seulement dans le cadre de la journée de travail, mais comme éléments de beauté dans ce paysage alternatif en son temps, qui peut être admiré en tant que tel.

Il est certain que la récupération des fonctions urbaines de la côte serait un élément important pour continuer la tradition de la langue d'appropriation du patrimoine industriel en tant que cas typique de ce lieu.

Le restaurant et le balnéaire offriront des services gastronomiques et récréatifs, comme par le passé. Les forêts seront conditionnées pour servir de zone de contact avec la nature. Faisant partie de la promenade, des installations et des entrepôts en ruine seront disponibles et réutilisés selon les principes de base de la conservation du patrimoine et du principe d'authenticité.

Les éléments spatiaux et structurels les plus significatifs seront respectés dans leur mesure et ils devront maintenir les schémas de circulation d'origine autant que possible. Dans ces espaces, des fonctions seront insérées en relation avec les nouveaux besoins de développement de la ville (en particulier ceux liés aux services de support pour l'itinéraire culturel)



Fig. 4.13. et 4.14 Photographies de l'entrepôt e installations industriels présentes dans le littoral de Cardenas. Source : Daily Barbara Vega Cruz.

Il sera inclus comme autre des options de loisirs liées à l'itinéraire, l'habilitation de l'ancien Club de Sport d'Arechabala. Il y a les domaines du jeu de basket, du tennis sur le terrain, du bowling, de la piscine, de la salle de danse, du bar, de la place centrale avec plateforme pour la scène, etc.

7- El Espigón

Le port dispose d'un grand navire pouvant être exploité comme centre d'information sur les technologies et les projets maritimes. En cela, peuvent être faites des présentations plus complètes sur l'histoire du port de Cárdenas qui est assez complexe, triste et

intéressante. Toutes les transformations effectuées sur la côte, le remplissage des marais, les activités de dragage, la construction des phares et des îlots, l'histoire de la guerre et le bombardement de Cárdenas (le premier bombardement à Cuba) seront présentés.

On peut également associer le thème à la vie des pêcheurs et au cimetière des bateaux dans la baie, une autre des traditions les plus fortes ayant presque disparu dans la ville.

L'Espigón sera le point de départ pour des excursions en bateau vers le cimetière des bateaux, vers les îlots et les clés de la baie où une partie de la faune locale est encore préservée. Ce sera également un point de liaison avec le pôle touristique de Varadero. De cette manière, l'activité dans les eaux cardenenses sera récupérée.



Fig. 4.15. Photographie qui montre les visuels à l'industrie depuis le grand port (El Espigón). Source : Daily Barbara Vega Cruz.

8- Le cimetière des bateaux

Pour les amoureux de la nature, il existe de nombreuses possibilités de marcher, de faire du vélo ou partiellement en voiture, en profitant des routes d'accès aux îlots et aux plages, où se trouvent les îlots d'habitat endémique. On pourra accéder au cimetière des bateaux, un paysage magnifique qui révèle les traditions moribondes des pêcheurs de la région. Grâce à la perception de ce paysage, ils peuvent être regardés les espèces en voie de disparition et promouvoir leur sauvetage. Ces activités peuvent être liées à la gastronomie de la chasse au crabe qui est très populaire dans la région et constitue un élément emblématique de la ville dans tout le pays.



Fig. 4.16. Vue aérienne du cimetière de bateaux dans la baie de Cardenas.

Source : Google Maps 2017.

Fig. 4.17. Photographie du cimetière de bateaux dans de la baie de Cárdenas.

Source : Daily Barbara Vega Cruz.

Les offres de l'itinéraire peuvent varier en fonction de la période de l'année à effectuer en fonction du climat et des activités spécifiques dont les visiteurs souhaitent profiter, ainsi que des activités typiques de la région qui sont déterminées par les saisons de l'année. Il devrait y avoir des zones d'orientation pour l'arrivée des groupes de visiteurs ainsi que pour les voyageurs indépendants.

L'itinéraire complet peut durer trois jours au maximum, destiné aux visiteurs plus intéressés par la question académique de l'industrie et qui souhaitent profiter des services culturels qui ont émergé en tant que projets sociaux de l'industrie. Dans cet itinéraire peut être inclus la visite d'autres éléments iconiques de la ville qui permettent de montrer une relation plus cohérente entre l'industrie et la ville, ainsi que les attractions culturelles qui lui ont donné l'épithète de *Ville des Primautés*. Une autre option serait l'itinéraire express dans la journée, où le paysage et le contexte seront expliqués de manière plus générale et où les sites les plus pertinents du paysage seront visités, sans que cela signifie une visite exhaustive de chacun.

Les activités de support

Parmi les actions à déployer pour la bonne gestion du projet, il sera indispensable de créer des liens avec les différents systèmes d'éducation du territoire pour diffuser les connaissances accumulées sur le site.

Les médias de masse seront essentiels dans l'éducation et l'impact du patrimoine. Une marque d'identité devrait être développée pour promouvoir le projet auprès des médias spécialisés ainsi que la conception son plan de communication et de diffusion.

Conception d'un plan intégral de signalisation paysagère. La préparation de cartes d'orientation distribuées en différents points du site, avec des images référencées sur leurs éléments patrimoniaux. Le chemin conseillé de l'itinéraire sera proposée pour la cohérence interprétative. La préparation des dossiers avec les aspects les plus relevant du site sera essentielle pour l'introduction avant l'insertion physique au contexte.

Il est nécessaire de préparer un personnel qualifié pour sensibiliser les nouvelles générations à l'importance du site et à la nécessité de le préserver.

Les activités traditionnelles auparavant offertes par l'industrie en tant que projet social de loisirs pour les travailleurs et les membres de leur famille devraient être reprises.

L'impact de la route

Selon les résultats de son application, l'itinéraire devrait être complété et enrichi par des activités de soutien au programme au service du patrimoine culturel de la communauté.

La mise en valeur de l'enclave doit payer directement sur sa conservation. Les revenus tirés de l'activité et sa relation avec le tourisme génèrent des revenus substantiels et une partie doit être affectée à son entretien. C'est quelque chose que les deux entreprises touristiques et le complexe Tecnoazúcar et CubaRon devraient envisager et repenser une nouvelle stratégie à cet égard.

Cet itinéraire devrait être lié à un programme plus large qui inclut la consommation de la culture contemporaine et le mode de vie des autres zones visitables, à savoir la Cárdenas contemporaine.

La mise en œuvre de l'itinéraire pourrait également répondre à d'autres questions spécifiques telles que : déterminer l'impact social, la faisabilité économique et environnementale de son adaptation progressive à un modèle de développement durable. Ce projet est intéressant non seulement en raison des avantages économiques qu'il peut générer, mais aussi parce que ceux-ci peuvent être utilisés pour soutenir le secteur culturel, en favorisant la conservation du reste du patrimoine culturel du territoire.

De toute évidence, la création de l'itinéraire engendrerait d'autres besoins, tels que la disponibilité d'un hébergement touristique, ce qui pourrait promouvoir le retour d'un hôtel dans la ville et ainsi créer emplois dans l'hôtellerie et la restauration.

Conclusions partiales

Le paysage industriel trouve tout son sens dans le concept de paysage culturel et sa conservation et son exploitation patrimoniale sont parfaitement adaptées à la définition du paysage proposée par la Convention de Florence comme synthèse des divers éléments qui interagissent dans leur configuration et palimpseste de l'évolution historique.

La création de cet itinéraire culturel devient un moyen d'asseoir l'identité régionale marquée par l'industrie de la canne.

L'importance de la valorisation du patrimoine industriel de Cárdenas par des approches sociales, économiques, scientifiques, historique et urbaines confère à ce patrimoine une haute dimension culturelle. La dimension culturelle renforce l'âme et l'image du territoire ; elle constitue son identité, qui la singularise et crée par-là même son attractivité.

La création de l'itinéraire pourrait avoir un impact sur le développement de plusieurs types d'emplois dans le territoire en tant qu'effet domino qui pourrait régénérer l'animation de la ville et alentours.

Conclusions Générales et recommandations

Conclusions Générales

Avec cette recherche sont capturés les aspects considérés comme essentiels pour le travail de conservation et d'interprétation du paysage culturel du patrimoine industriel de Cárdenas.

Le patrimoine ne doit pas être compris uniquement comme une activité cognitive à laquelle un temps spécifique est consacré pour le connaître.

Dans de nombreux cas, l'appropriation et l'interprétation du patrimoine industriel ne suffisent pas en termes d'accessibilité temporaire.

Le patrimoine industriel doit être une valeur accessible de la vie quotidienne, même pour ceux qui ne font pas partie de leur histoire professionnelle. La planification urbaine est donc le meilleur moyen de la transmettre à la population, en tenant compte du fait que la ville est le cadre de la vie quotidienne des habitants.

Pouvoir comprendre toute l'extension de l'histoire de Cuba à partir de celle de la production sucrière et ses dérivés constitue une maxime du patrimoine sucrier cubain.

La coopération internationale constitue un élément indispensable pour la réussite de la gestion du patrimoine industriel cubain en général.

Une grande potentialité du littoral de Cárdenas est leur vision du paysage sur la nécessité d'élargir le rôle de l'urbanisme et de l'architecture en termes d'inclusion physique des utilisateurs d'un point d'interaction plus quotidien avec l'industrie.

Pour évaluer les défis et les opportunités qui se présentent aux citoyens de Cárdenas en termes de développement futur, il convient d'examiner les moments clés de leur trajectoire et leur contextualisation dans le cadre de l'histoire nationale et internationale.

Il est nécessaire d'entreprendre un projet pour la valorisation du littoral. Travailler sur la base du renouvellement urbain, avec des solutions de réhabilitation intégrale. Les caractéristiques géographiques du contexte, le sauvetage de la mémoire historique et l'utilisation des structures physiques encore disponibles dans les bâtiments industriels et publics sur la côte devraient être considérés pour une utilisation adéquate de l'exploitation touristique en tant que stratégie de développement local.

Le gouvernement local montre toujours peu de motivation pour entreprendre des actions pour conserver le site en ne comprend pas pleinement le potentiel de sa reprise en voyant que les tentatives faites n'ont pas donné de résultats satisfaisants.

Les mécanismes et groupes d'action locaux chargés de la protection et de la mise en valeur du patrimoine sont très limités et dotés d'une faible force politique à Cuba. Par conséquent, la préparation professionnelle pour tous ceux liés à la protection du patrimoine industriel, qualifiés avec les compétences techniques et la sensibilité nécessaires pour entreprendre le projet, constitue la principale activité de soutien qui garantira la réalisation des étapes suivantes de l'itinéraire.

Recommandations

La présente recherche doit être livrée aux organismes compétents de la ville en tant qu'outil de travail et d'information en concordance avec les plans l'aménagement urbain du territoire de Cárdenas.

En raison de l'importance du sujet à l'étude, il est recommandé que les institutions académiques du territoire développent des études sur le sujet dans une perspective plus globale.

Il est recommandé aux sociétés Tecnoazúcar et CubaRon de mettre en œuvre le plan d'action proposé et son lien direct avec le bureau récemment créé de l'historien de la ville de Cárdenas.

Que les institutions culturelles divulguent les résultats de la présente recherche, en tenant compte de l'importance du sujet et de ses répercussions sur la conservation du patrimoine industriel cubain.

La coordination avec d'autres projets de formation du territoire pour inclure l'itinéraire dans un ensemble culturel plus large devrait être considérée plus tard dans le cadre de l'évolution et de la croissance de ce projet culturel.

Malgré la perte irréparable des archives de l'industrie ; sur le reste des influences d'Arechabala et de la côte en général, un patrimoine documentaire situé dans des articles de l'époque, des livres sur l'histoire de Cuba, le Livre du 75ème anniversaire de l'industrie et l'hebdomadaire "Gordejuela" est conservé. Ces documents constituent une source importante d'informations historiques et graphiques sur l'industrie, le littoral et la vie sociale. Il est recommandé de les travailler comme base pour le futur renouvellement urbain de la ville.

Bibliographie

Bibliographie

ALVAREZ BLANCO, Ernesto. Cárdenas: Prehistoria de una ciudad. Comité 180 aniversario de la fundación de la ciudad de Cárdenas, 2008.

ALVAREZ BLANCO, Ernesto. Cardenas: Sintesis y crisol de lo cubano. Documento inédito., 2001.

ARROM MUNAR, Joana Maria, and Salvà Tomàs PERE ANTONI. El turismo cultural em Mallorca: recursos, productos y potencialidades. Universitat de les Illes Balears, 2010.

ARROZARENA, Cecilia. El roble y la ceiba: historia de los vascos en Cuba. Edited by Txalaparta. 2003.

AUTORES, Colectivo de. El libro azul de Cuba. La Habana: Solana y Cia., 1917.

—. Las Villas y Matanzas. Guia de arquitectura y paisaje. Sevilla - Santa Clara, 2012.

—. Libro de Cuba. Edición conmemorativa del Cincuentenario de la Independencia. 1902-1952. La Habana: Educacion, 1953.

AUTORES, Varios. Jose Arechabala S.A: en su 75 Aniversario. 1878-1953. La Habana, 1954.

BASILIO, Arturo, and Jan Michel SANCHEZ HOYOS. Paisaje cultural del Ferrocarril Hershey. Patrimonio industrial. La Habana: Grupo de Investigación de Patrimonio Industrial., 2009.

BIANCHI, Ciro. "Arechabala." El Cardenense, 2016.

BIEL-IBAÑEZ, Pilar. "El paisaje minero en España como elemento de desarrollo territorial." APUNTES, 2009: 6-19.

BONERA, Miguel. Oro Blanco: Una Historia empresarial del ron cubano. Lugus, 2000.

BUENO CASTÁN, Roberto. Apuntes para una historia de Cárdenas. Cardenas., 1981.

BUENO GARCIA, Augusto. "Cardenas." In Las Villas y Matanzas, by Colectivo de autores, 388. Andalucia: Junta de Andalucia, 2012.

Capdepón Frías, Margarita. "El papel de los parques naturales en los procesos de diversificacion turistica: una aplicacion al litoral alicantino." Cuadernos de Turismo, n° 35, 2015: 43-69.

CAPEL, Horacio. "La rehabilitación y el uso del patrimonio histórico industrial. Conferencia pronunciada en el Second European Workshop on Urban Rehabilitation: Europe/Latin America.Document d' Análisi Geografica." Universidad de Barcelona., 1996.

CARRIER, Christian. "Teoría y prácticas de la interpretación." Revista del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 1998: Sevilla.

CASANELLES I RAHÓLA, Eusebi. "Nuevo concepto de Patrimonio Industrial,." Edited by Secretaria General del Ministerio de Cultura. Bienes culturales. El Plan de patrimonio industrial., no. 7 (2007).

CASANELLES I RAHÓLA, Eusebi. "Recuperacion y uso del patrimonio industrial." Abaco. Revista de Cultura y Ciencias Sociales., 1998: 11-18.

CIIC; ICOMOS. "Carta de Itinerarios Culturales." Quebec, 2006, 2008.

CIVERA, INMACULADA AGUILAR. "Arquitectura industrial, testimonio de la era de la industrialización." Bienes Culturales., no. 7 (2007): 71 - 101.

CLARK BETANCOURT, María Teresa y Equipo Investigadores CM PCC. "Comité Pro Calle (Cárdenas) "Cronología Local – 2007". Manuscrito digital." EcuRed (La Enciclopedia Cubana). 2007. [https://www.ecured.cu/Comit%C3%A9_Pro_Calle_\(C%C3%A1rdenas\)](https://www.ecured.cu/Comit%C3%A9_Pro_Calle_(C%C3%A1rdenas)) (accessed marzo 22, 2018).

CLARK BETANCOURT, Maria Teresa. Historia de Cárdenas (Versión digital). Cardenas,, 2007.

Comité Intergubernamental de protección del Patrimonio Mundial cultural y natural (WHC). Directrices practicas para la aplicacion de la Convencion del Patrimonio Mundial. WHC.05/2. Madrid: Ministerio de Cultura Español, 2005.

Committee of European Route of Industrial Heritage (ERIH). "The milestones of european industrial heritage: Anchor points. Selection and criteria procedure." ERIH agreement with Anchor Points. n.d.

Committee of Ministers of the Ministers of the Council of Europe (IEIC). "Revising the rules for the award of the "Cultural Route of the Council of Europe" certification." Council of Europe, 2013.

—. Routes de l'Olivier. 2005. <https://www.coe.int/fr/web/cultural-routes/the-routes-of-the-olive-tree>.

Conchero del Rio, Jaime. Artículo: La desecación de marismas antes la leyes de costas. Galicia, Agosto 2012.

CORTEGOSO, Jose Miguel Gil. Trabajo de diploma "Arechabala de Cardenas. Elementos identitarios convertidos en representaciones sociales integradas a la identidad cardenense". Matanzas: Universidad Camilo Cienfuegos, 2011.

CRUZ PÉREZ, LINAREJOS, and IGNACIO ESPAÑOL ECHANIZ. "Los paisajes de la

industrialización." Edited by Secretaria General del Ministerio de Cultura. Bienes culturales. Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español. El Plan de patrimonio industrial., no. 7 (2007): 119.

CRUZ, Linarejos. "Apuntes historicos y conceptuales." Edited by Secretaria general del Ministerio de Cultura. Bienes culturales. Plan de Patrimonio Industrial, no. 7 (2007).

DAMBRON, Patrick. Patrimoine et developpement local. Paris: Jean Delaville, 2004.

David Chapman, Nicole Metje, Alfred Stärk. « Introduction to Tunnel Construction ». CRC Press, 10 jun. 2010.

DE LA FE, Ernesto. Arechabala Industrie's. 1995. <http://www.delafe.com/cardenas/hisca07s.htm>.

DE LA PEZUELA, Jacobo. Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba. 1866.

DE LA PEZUELA, Jacobo. Diccionario geográfico-estadístico-histórico de la Isla de Cuba. Tomo 1. Imprenta del Establecimiento de Mellado, 1863.

DEL POZO, Benito. "Patrimonio industrial y cultura del territorio." Boletín de la Paz, no. 34 (2002).

Delaire, Frederic. "Le tunnel de l'Elbe à Hambourg ». Consulte le 21/12/2017.

DIAZ PEREZ DE CORCHO, Adolfo, and et al. Revue Gordejuela. Cardenas, junio 1949.

DODD, Diane. "Iter Vitis Route." Council of Europe Cultural Routes Evaluation Cycle 2015-2016, Institutue Europeen des Itinéraires Culturels., 2016.

Federazione Europea, Iter Vitis. . Iter Vitis. 2005-2009. <http://itervitis.eu/> (accessed 2018).

FERNÁNDEZ-BACA CASARES, Roman. "Reflexiones sobre el Patrimonio Industrial." Edited by Secretaria General del Ministerio de Cultura. Bienes culturales. El Plan de patrimonio industrial., no. 7 (2007).

FONTANA, Giovanni Luigi. "Casi di buone pratiche per la conservazione, la gestione e valorizzazione del patrimonio industriale." Padova, Italia., 2017.

FUNES MONZOTE, Reinaldo. De los bosques a los cañaverales. Una historia ambiental de Cuba 1492-1926. La Habana: Editorial Ciencias Sociales, 2008.

G. CAMPOAMOR, Fernando. El hijo Alegre de la caña de azucar. Biografía del ron cubano. Ciudad de La Habana: Científico Técnica, 1985.

G. CANTERO, Justo. Los Ingenios. Colección de vistas de los principales ingenios de azucar de la isla de Cuba. La Habana: Edición de lujo. Litografía de Luis Marquier., 1857.

GONAZLEZ COURET, Dania. "Researchgate." Artículo: "Sobre resiliencia de ciudades

del arte ante catástrofes naturales". enero 30, 2018. https://www.researchgate.net/publication/322785231_Sobre_resiliencia_de_ciudades_d_el_arte_ante_catastrofes_naturales . (accessed [accessed Mar 23 2018]).

GROß, Lothar. Deutschlands Wirtschaftsgeschichte von der Industrialisierung bis heute Band 1: 1800 - 1945. Germany: Books on demand. ISBN 978-3-8482-1042-8, 2012.

GUERRA, José Antonio. "La evolución económico – social de la industria azucarera en los últimos años, Apéndice No. 5." In *Azúcar y Población de las Antillas*, by Ramiro GUERRA, 261 - 293. La Habana: Ciencias Sociales, 1970.

GUERRA, Ramiro. *Reseña histórica sobre el origen y desarrollo de la industria azucarera en Cuba*. La Habana, 1935.

HAMOND, Fred, and Mary McMAHON. *Recording and conserving Ireland's industrial heritage. An introductory guide*. Dublin: Heritage Council, 2002.

HELLBERG, Carlos. *Historia Estadística de Cardenas*. 1893. Cardenas, Cuba: Comité ProCalles de Cardenas., 1957.

—. *La Decadencia de Cardenas*. La Habana, 1929.

HERNANDEZ S, José Ramón, and Ramiro REYES G. "Playa de Varadero, península de Hicacos, Cuba: formación y evolución de su relieve y experiencias ambientales de su regeneración artificial." *Invest. Geog* [online]. n.49, ISSN 2448-7, dic. 2002: pp.43-56.

HERRERA P, Gerson. *Tesis doctoral: El patrimonio agroindustrial azucarero de la provincia de Camaguey*. La Habana: CUJAE, 2008.

HUETZ DE LEMPS, Alain. *Histoire du rhum*. Paris: Desjonquieres, 1997.

HUMANES, Alberto. "La necesidad de un plan para el Patrimonio Industrial." Edited by Secretaria General del Ministerio de Cultura. *Bienes culturales. El Plan de patrimonio industrial.*, no. 7 (2007).

ICOMOS. "Charte ICOMOS des Itinéraires Culturels." Québec, 2008. 11.

—. "Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes «The Dublin Principles»." 17th ICOMOS General Assembly. Paris, 2011.

ICOMOS, Australia. *The Burra Charter, The Australia ICOMOS Charter for Places of Cultural Significance*. Burra: Australia ICOMOS Inc, 1999.

ICOMOS, Comité Científico Internacional del. "Carta ICOMOS para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural." 16ª Asamblea General del ICOMOS. Québec, 2008. 5.

IEIC. *Cultural Routes management: from theory to practice*. reimpressa. Council of

Europe, 2015.

Institute europeen des itineraires culturels (IEIC). "The Iter Vitis route, les chemins de la vigne." Les 29 itinéraires culturels du conseil de l'Europe, 2015: 31.

Institute Europeen des Routes Culturels (IEIC). "Les routes de L'olivier." Les 29 Itinéraires culturels du Conceil de l'Europe, 2015: 16.

JIMENEZ, Guillermo. Las empresas de Cuba 1958. Enciclopedia economica de Cuba Republicana. Vol. I. Mercie Ediciones-ENPES, 2002.

LECUONA ZANETTI, Oscar. Economía azucarera cubana: estudios históricos. La Habana, Cuba: Ciencias Sociales, 2009.

MARRERO, Levi. Cuba: Economía y sociedad. Vol. 9. Río Piedras: San Juan, 1984.

MARRERO, Leví. Geografía de Cuba. 1966.

MARTIN, Antonia Abujeta, Moisés Bazan de HUERTA, and Miguel Centellas SOLER. "Propuesta de ruta turistico-cultural por los pueblos de colonizacion del valle del Alagon (Caceres)." NORBA, Revista de Arte, 2013: 259-283.

MARTINEZ NOVILLO, Alvaro, and Dolores FERNANDEZ-POSSE Y DE ARNAIZ. "Presentacion del Plan de Patrimonio Industrial." Edited by Secretaria General del Ministerio de Cultura. Bienes culturales. Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español, no. 7 (2007).

MARTINEZ YAÑEZ, Celia. "Los itinerarios culturales: caracterización y desafíos de una nueva categoría del patrimonio cultural mundial." APUNTES 23, no. 2 (2010): 194-209.

MARTORRELL CARREÑO, Alberto. "Criterios de comparacion entreitinerarios culturales (patrimoniales) y rutas diseñadas." Turismo y patrimonio., 2014: 103 - 114.

MARTORRELL CARREÑO, Alberto. "Los itinerarios culturales como categoria del patrimonio cultural: Su importancia como fuente de proyectosmultnacionales de desarrollo." n.d.

MESA DE LA FE, Ana Gloria. "Historia de Cardenas. Periodo 1899 - 1925." Cardenas, 2007.

MORAILLON, Sarah, and Olivier FREROT. L'IBA Emscher Park. Une démarche innovante de réhabilitation industrielle et urbaine. Agence d'Urbanisme de Lyon, France, 2009.

MORENO FRAGINALS, Manuel. El ingenio. Tomo I. La Habana: Ciencias Sociales, 2014.

n/a. ""Jose Arechabala S.A, una de las mayores industrias de America y blason y orgullo de Cardenas." Anuario de Cardenas, 1948.

n/a. "Our Islands and their People". St Louis, New York, Chicago y Atlanta,: Company, N.D. Thompson Publishing, 1899.

n/a. Archivo Nacional de Cuba. Legajo 1277, Num 50052 del Gobierno Superior Civil, n.d.

n/a. Civil, Num 50052 del Gobierno Superior. Legajo 1277 , Archivo Nacional de Cuba, n.d.

—. Folleto: "Tarea Vida". Plan de Estado para el enfrentamiento al cambio climático. Cuba 2016. La Habana: CITMATEL, mayo 2017.

—. L'AGORA. n.d. https://agora-med.eu/?page_id=1765.

—. "Legajo 1277, Num 50052 del Gobierno Superior Civil." Archivo Nacional de Cuba, n.d.

n/a. Orientations devant guider la mise en œuvre de la Convention du patrimoine mondial. Paris, France.: Committee Intergouvernemental pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel., 2016.

—. Plan General de Ordenamiento Urbano Cárdenas. Cardenas, Matanzas.: Planificacion fisica de Cardenas, 2014.

—. Saint James way. n.d. <http://www.saintjamesway.eu/itineraire-culturel/> (accessed juillet 2018).

PEDROSA PUERTAS, Rodrigo. Cinco siglos de la industria azucarera cubana. La Habana, 1966.

PETERSSON ROLDAN, Maritza. La utilización de técnicas matemáticas en la evaluacion economica ambiental; el caso de contaminacion de la bahia de Cardenas. Matanzas (Cuba), Girona (España): Tesis Doctoral. Universitat de Girona., 2005.

PORTELL VILA, Herminio. La decadencia de Cárdenas. La Habana, 1929.

PORTELL VILA, Herminio. Historia de Cardenas. Talleres gráficos "Cuba Literaria", 1928.

PORTER, Robert. P. Industrial Cuba. Nueva York: G. P. Putnam's Sons, 1899.

REAL, Emmanuelle. "« Reconversions. L'architecture industrielle réinventée »." In Situ, 06 juillet 2015.

REGIS, Francois. Les Bassins miniers du Nord Pas de Calais. n.d. <https://bassin-minier-regis.jimdo.com/>.

RIGOL, Isabel. "Programa de desarrollo de capacidades para el Caribe. Para el patrimonio mundial." La Habana, 2004.

RIGOL, Isabel. "Seminario de la Cultura del Azúcar en Cuba." Catauro (Fundación

Fernando Ortiz), no. 6 (noviembre 2005): 82-83.

SANTAMARIA GARCIA, Antonio. Tesis doctoral: "La industria azucarera y la economía cubana durante los años veinte y treinta. La crisis del sector exportador, comercial y azucarero y su incidencia en la sociedad y en la economía insular.". Universidad Complutense de Madrid., 1995.

santapola. n.d. http://www.santapola.com/turismo/salinas/sali_inf.htm (accessed abril 2018).

SCAZZOSI, L. "Landscape and cultural landscape: European Landscape Convention and UNESCO Policy." UNESCO World Heritage Papers 7 – Cultural Landscapes: the Challenges of Conservation, 2002.

SEGRE, Roberto. Arquitectura y urbanismo de la revolución cubana. La Habana: Pueblo y Educación, 1989.

Senderos de la Sal. abril 2018. <http://www.senderosdealicante.com/delasal/santa04.html>.

Seung Han Kim, B.S., and M.S. "Large Tunnels for Transportation Purposes and Face Stability of Mechanically Driven Tunnels in Soft Ground. The University of Texas at Austin, August 2010.

STRATTON, Michael. Industrial Buildings. Conservation and regeneration. New York: E & FN Spon, 2000.

TICCIH. "Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio industrial." Asamblea Nacional del TICCIH (trienal). Moscú, Rusia, Julio 2003.

TORRES-CUEVAS, Eduardo, and Oscar LOYOLA VEGA. Historia de Cuba. 1492-1898. Formación y liberación de la nación. La Habana: Editorial Pueblo y Educación, 2001.

ULLIVARRI, Saturnino. Octubre 1947.

UNESCO. "Convención sobre la protección del Patrimonio Mundial, cultural y natural, aprobada en la 17a Conferencia General." París: WHC-2001, 1972.

—. "Textos básicos de la Convención de Patrimonio Mundial de 1972." Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Paris, 2006.

UNESCO, ICOOS, ICCROM, IUCN. "Cultural landscapes – The challenges of conservation. Conclusions of the international workshop." World Heritage 2002. Shared Legacy, Common Responsibility. Ferrara, Italy, 2002.

UNWTO, Affiliate Members Report by. Global Report on Cultural Routes and Itineraries. Vol. XX. Madrid: Agencia de Turismo de las Islas Baleares, UNWTO, 2015.

VEGA, Daily Barbara, and Ada Esther PORTERO. "José Arechabala. S.A. Su impacto

en la conservación y valoración sostenible del patrimonio industrial." *Essempi di Architettura*. EdA, Octubre 2017.

VERDIER, Pierre. "Crossroads of Europe Cultural roads between local development and European Identity." Council of Europe, mai 2013. 18.

WORTHING, Derek, and Stephen BOND. *Managing Built Heritage. The Role of Cultural Significance*. UK: Blackwell, 2008.

ZANETTI LECUONA, Oscar, and Alejandro GARCÍA ÁLVAREZ. *Caminos para el azúcar*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales, 1987.

ZANETTI, Oscar. *Caminos para el azúcar*. La Habana, Cuba, 1987.

ZEPF, Marcus, and Colectif d'auteurs. « User, observer, programmer et fabriquer l'espace public » Chapitre IV: "Paradigmes espaces publiques. Lyon, 2001.

ZOIDO NARANJO, Florencio. "La Convención Europea del Paisaje y su aplicación en España." *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, XXXIII, 2001: 275-281.

Annexes

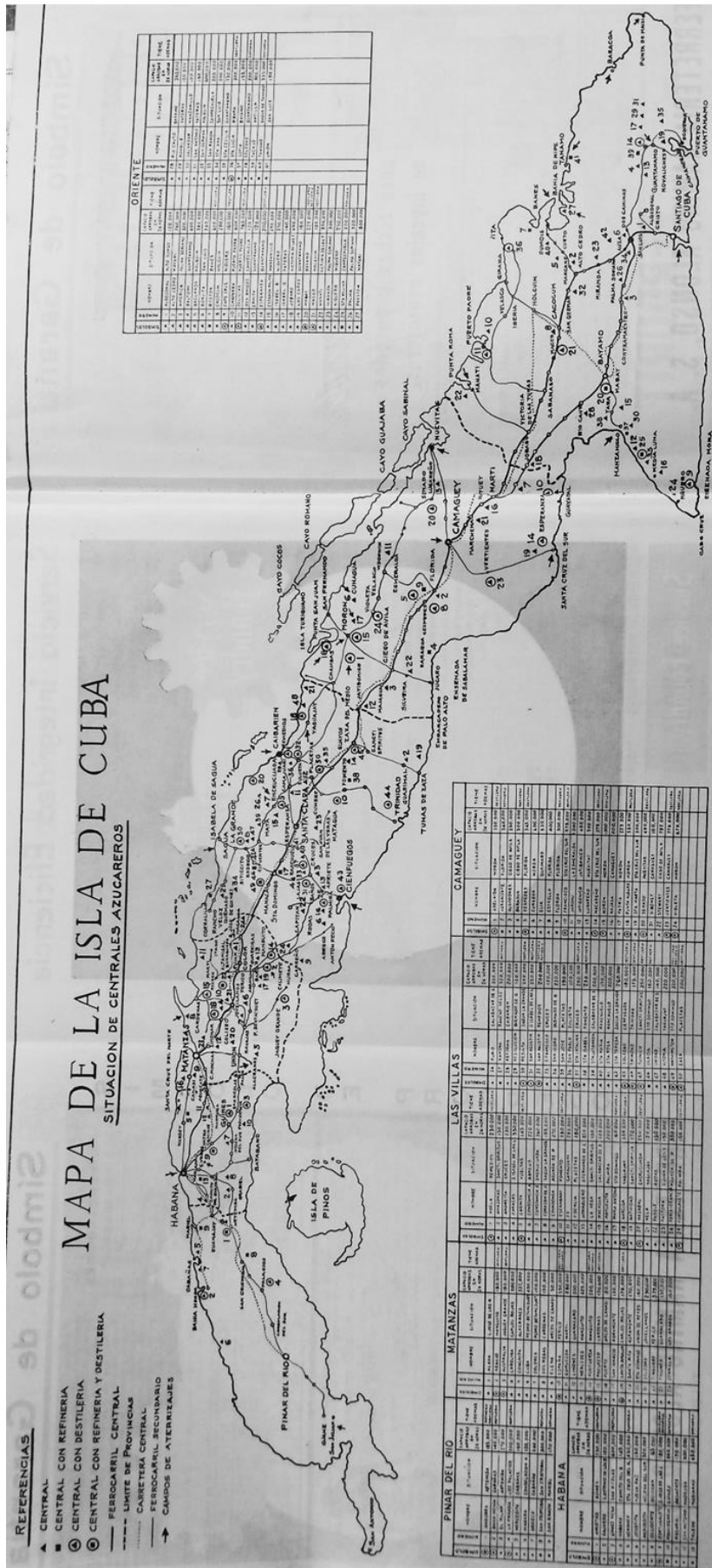


Fig. 5.1 Carte de l'île de Cuba de 1955 avec la localisation des sucreries et distilleries du moment. Source : The Gilmore. Manual azucarero de Cuba. 1955.

Annexe No. 2

Machinerie utilisée dans les ingenios cubains. Source : The Gilmore. Manual azucarero de Cuba.

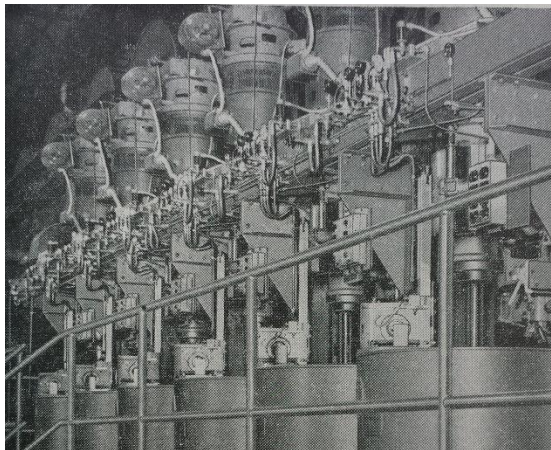


Fig. 5.2 Centrifugeuses pour affiner le sucre.

Fig. 5.3 Trapiche et transmission complété.

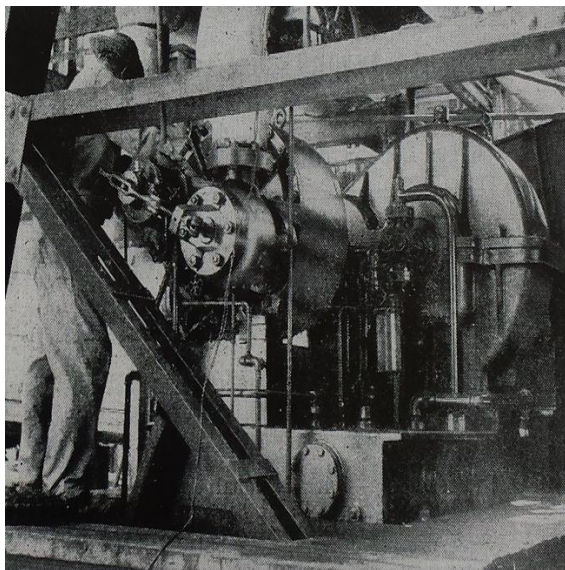
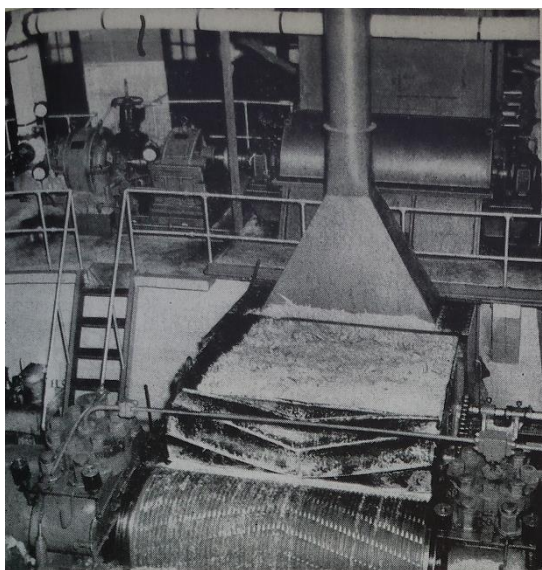


Fig 5.4. Déchiqueteuse de canne.

Fig. 5.5. Lames de l'ingenio Louisiana.

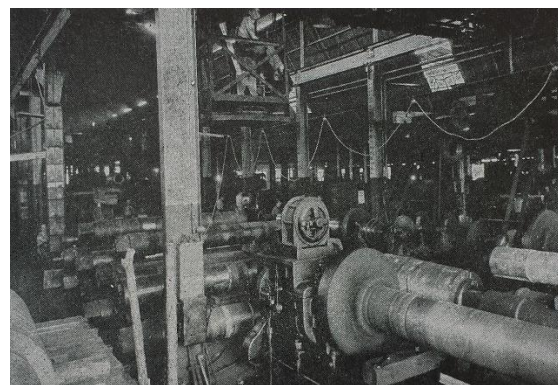
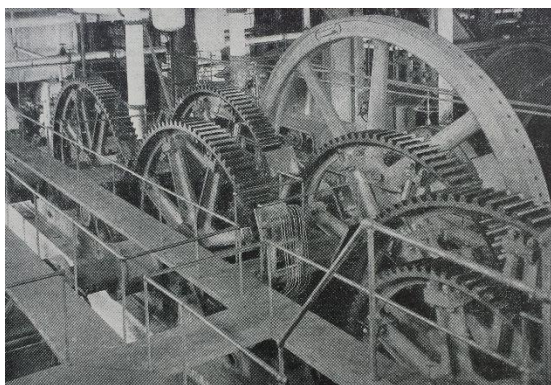
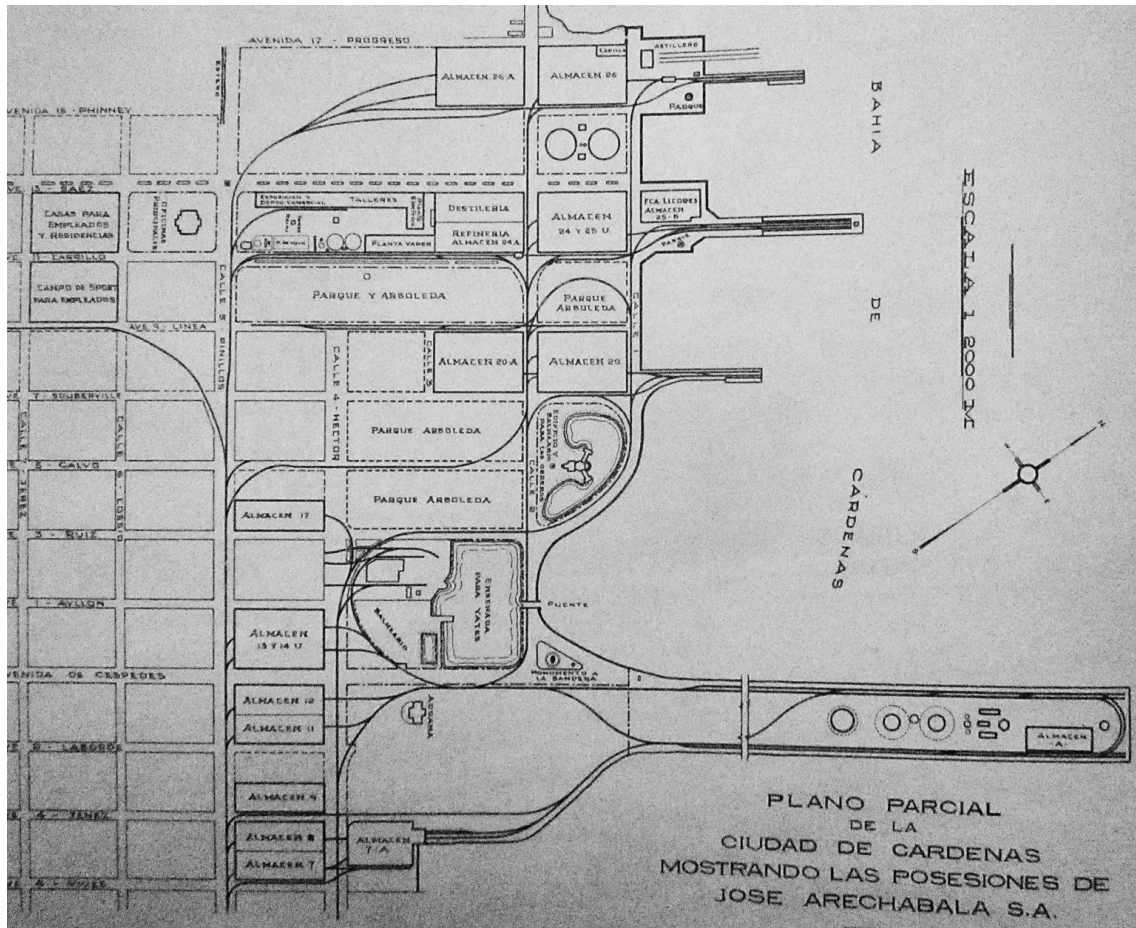


Fig. 5.6 et 5.7. Machinerie à sucre.

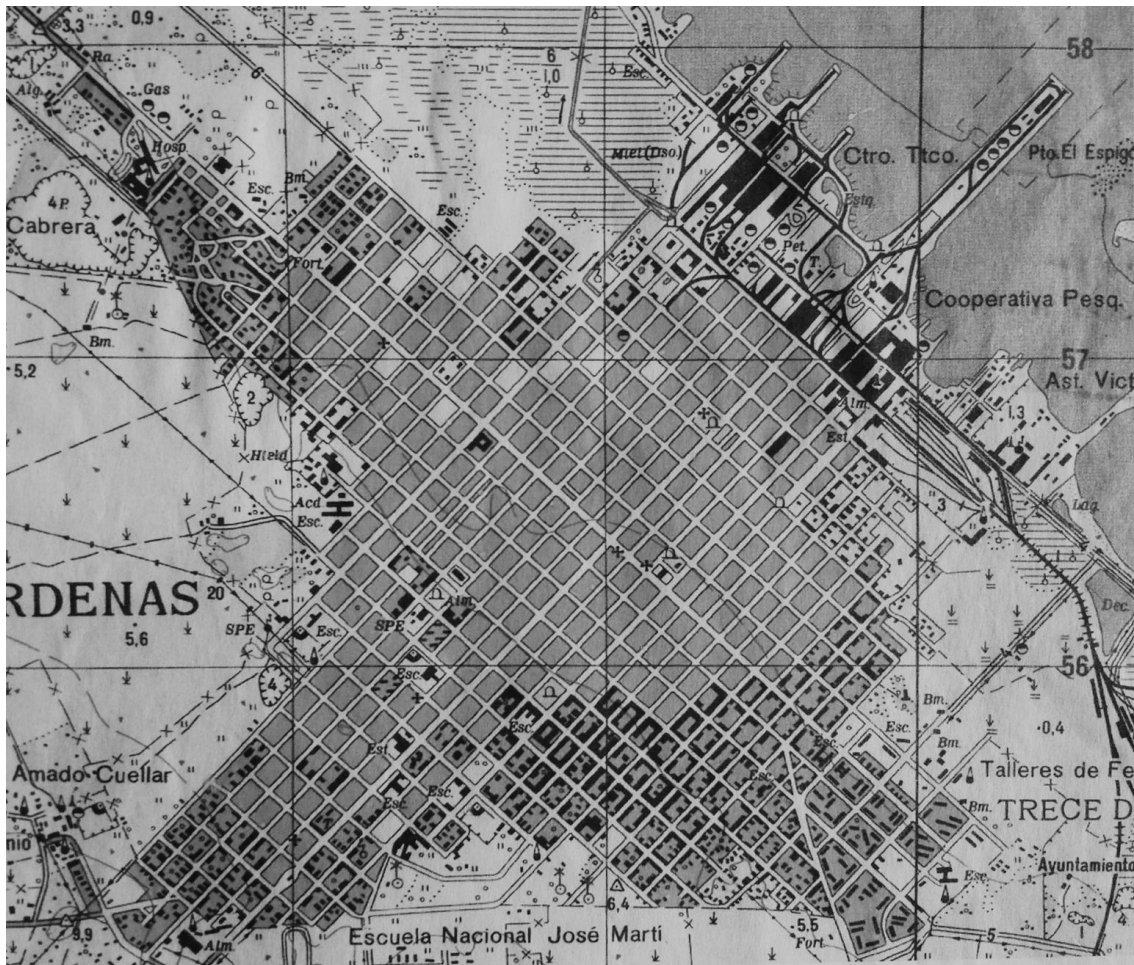
Annexe No. 3

Fig. 5.8 Carte partielle de la ville de Cardenas. Zone du littoral qui montre les possessions d'Arechabala S.A. Source : Libro del 75 aniversario de José Arechabala S.A.



Annexe No. 4

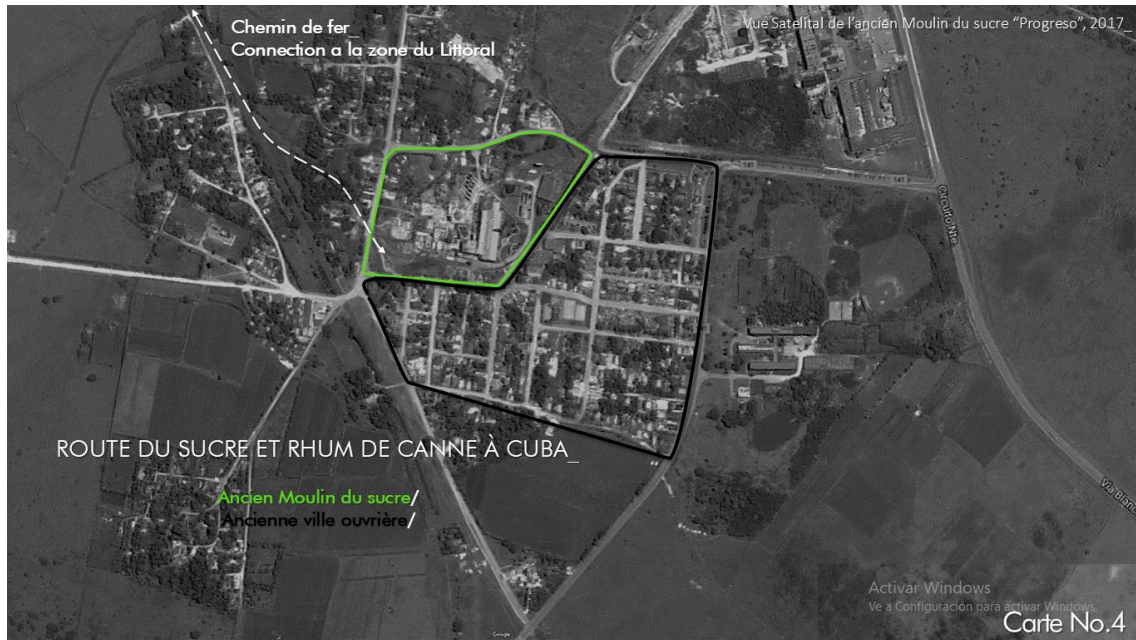
Fig. 5.9. Carte de la ville de Cárdenas. 1985. Source : Bureau de Planification urbaine de Cárdenas.



Annexe No.5

Fig. 5.10. Vue satellite de Google Maps ou il est indiqué le musée du sucre avec leur ville ouvrière et le chemin de fer.

Source : Daily Barbara Vega Cruz



Annexe No. 6

Fig. 5.11, 5.12, 5.13, 5.14, 5.15, 5.16, 5.17, 5.18, 5.19, 5.20, 5.21, 5.22, 5.23, 5.24, 5.25 Photographies qui montrent les conditions actuelles du littoral de Cardenas. Source : Daily Barbara Vega Cruz.







PROJET TUTURE

La pâtisserie. La naissance de la pâtisserie industrielle

Résumé	197
Introduction	199
CHAPITRE I Le début de la pâtisserie dans le monde industrielle	202
Le XIXème siècle.....	203
Le chocolat.....	206
La technique de fabrication du chocolat.....	208
Evolution des techniques de production du chocolat	209
L'organisation spatiale et intérieure de l'usine. Chaine opératoire chocolaterie Menier. France.....	211
La Conserverie	217
La Biscuiterie	218
La biscuiterie en France	219
Procédés de fabrication du biscuit :.....	221
La Confiserie.....	222
D'autres techniques appliquées à la production pâtissière.....	223
Le XXème siècle	225
CHAPITRE II L'architecture de la pâtisserie industrielle	227
Au XVIIIème siècle	229
La biscuiterie Fossier en France.....	229
Le XIXème siècle.....	230
L'architecture industrielle de prestige.....	233
Les châteaux de l'industrie :.....	233
L'architecture industrielle rationnelle :	242
CONCLUSIONS	247
BIBLIOGRAPHIE :	251

Résumé

Cette recherche est divisée dans deux axes principaux : Le premier est pour envisager le contexte historique dans lequel les premières industries pâtisseries ont vu le jour, leurs premières chaînes opératoires en série et leur insertion dans la vie quotidienne. Comme deuxième axe, on montrera le rapport entre la production de la pâtisserie et le paysage généré par ladite industrie.

A travers un compte rendu de son évolution, en prenant comme exemple la France, l'Italie et le Portugal, nous souhaitons démontrer que cette évolution de l'industrie pâtisseries, démontre que cette évolution de l'industrie pâtisseries a été caractérisée pendant deux siècles par son développement tardif par rapport au reste des secteurs industriels.

La présente réflexion, en connexion avec les autres parties développées dans le cadre du groupe de projet tutoré travaillant sur la pâtisserie en général, mettra en exergue l'importance du patrimoine industriel dans l'héritage de cette denrée alimentaire. On y présente son importance sociale et économique qui nous permet de réfléchir sur ses valeurs intrinsèques et une meilleure reconnaissance.

Introduction

Le mot pâtisserie a d'abord désigné (XIV^{ème} siècle) la préparation de la pâte destinée à la confection de gâteaux de différentes sortes. Mais le mot renvoyait aussi à la réparation de pâtés, de tourtes, et autres pièces salées. Actuellement le mot pâtisserie désigne une préparation sucrée de pâte travaillée, cuite au four, garnie de crème ou de fruits, et destinée à être consommée en dessert. Le mot pâtisserie est aussi le terme générique pour désigner toutes sortes de gâteaux.

"Au XXI^{ème} siècle, qu'est-ce qu'un pâtissier ? Un commerçant qui fabrique et vend des gâteaux. Mais le mot n'a pas toujours eu ce sens-là. Au Moyen Age, un pâtissier fait tout simplement des pâtes, comme son nom l'indique. Le verbe pâtisser est un dérivé du latin vulgaire, *pasticium*, du mot *pasta*, qui signifie pâte.

Selon son échelle, caractéristiques de production, participation de l'homme dans la chaîne opératoire, etc., On peut classer la production pâtissière dans trois types :

Artisanale : Est produite en petites quantités, par une personne ou groupe de personnes reconnues régionalement, à partir d'une recette secrète et ancienne, qui seront mangés dans un contexte très traditionnel. C'est une production de terroir et avec des matières premières régionales.

Semi-industrielle : Est manufacturée par des pâtissiers inconnus du public. Les produits sont faits à la main avec l'usage des outils et des machines auxiliaires. Ce sont des produits avec un temps de production et de consommation limité. Généralement le lieu de production et vente sont dans le même édifice. Toutes les formes finales des produits résultent d'un travail manuel selon des recettes spécifiques. (*Fabrico propio. O Design da Pastelaria Semi-Industrial Portuguesa, 2015, p. 18*)

Industrielle : Est faite en quantités millénaires, avec des machines plus ou moins gigantesques contrôlées par des opérateurs de production dans des usines anonymes. La chaîne de production est très longue, où il existe plusieurs intervenants et aussi l'exportation commerciale.

Les entreprises pâtissières sont classés (chocolat, bonbons, nougat, chocolat noir, des bonbons, gelées, crème glacée), confiserie et biscuits (pâtisseries fraîches et de longue vie, biscuits, paneton, Panforti et d'autres produits de boulangerie). En raison de la nature

de ses produits, la confiserie est plus industrialisée que la pâtisserie. (TREMELLONI, 1945)

Malgré les grandes effervescences industrielles, l'activité pâtissière a eu un rythme lent et dépassé à l'Europe, où bien évidemment l'activité artisanale a été toujours un trésor à conserver, transmettre et valoriser. Jusqu'à nos jours, le rôle de la pâtisserie industrielle n'a pas été dûment reconnu dans l'histoire de l'humanité.

Malgré toutes ces avancées et sa grande consommation, preuve de son adoption, il existe aujourd'hui, une attitude tendant à dévaloriser la production industrielle par rapport à la production artisanale. A partir de l'étude de l'évolution de la consommation de la pâtisserie, on se demande si la pâtisserie artisanale reste toujours du goût des consommateurs.

En d'autres termes, l'industrialisation de la production de la pâtisserie a-t-elle conduit à la désuétude du système artisanal de sa production ? Comment s'est opéré le passage du cadre de production artisanale à l'industrie dans le secteur de la pâtisserie ? Sous quelles formes se présente aujourd'hui la pâtisserie industrielle ?

CHAPITRE I

Le début de la pâtisserie dans le monde industrielle

Lorsque la communication des avancées technologiques était déjà bien établie au XVIIIème siècle, l'implémentation des technologies et l'évolution industrielle va dépendre dans chaque pays de plusieurs éléments historiques qui seront, en fait, les déterminateurs du développement économique et social de leurs nations.

L'évolution industrielle de la pâtisserie, à cette époque, en Europe était directement liée au développement de la production agricole et aux nouvelles façons de faire et exprime une conception de la cuisine vers plus de technicité. L'amélioration de la qualité finale des matières premières comme la farine de blé et l'extraction du sucre, permettent l'augmentation des expériences dans la cuisine.

En 1747, le chimiste allemand Franz Karl Achard a inventé un procédé industriel pour le raffinage du sirop de betterave : C'est à lui que nous devons la première raffinerie de sucre.

Les études dans le domaine de la pâtisserie se concentrèrent davantage sur la philosophie de saveurs, de la décoration et la technification des recettes, sur la transmission des méthodologies pour la reconnaissance des professionnels de l'activité. (WILLIAM H. SEWELL & SANCHIS MARTÍNEZ, 1992, pp. 119 - 140)

À la fin du XVIIIe siècle, la notion d'usine s'impose par les avancées techniques développées en Angleterre. Par opposition à la manufacture, on y utilise un nombre important des machines et aussi d'ouvriers.

Le XIXème siècle

Le dix-neuvième siècle est somptueux dans la formulation des principes et des découvertes dans les sciences expérimentales, dans l'étude et les progrès des sciences biosanitaires et dans l'amélioration de la construction mécanique. L'industrie pâtissière a aussi bénéficié de ces progrès scientifiques.

C'est à partir de la deuxième révolution industrielle que la consommation du chocolat et de la pâtisserie en général devient accessible à tout le monde. Ces produits deviennent dès lors des produits de négoce et de commerce qui se popularisent et commencent à prendre de nombreuses formes. Le champ de la pâtisserie va être divisé à partir du XIXème siècle par la spécialisation parmi les différents types de production. Entre ces

types de production les plus développés, il y a la biscuiterie à partir de la spécialisation de la pâtisserie sèche, la conserverie à partir de l'introduction de l'industrie sucrière et ses propriétés de conservation, la chocolaterie à partir de la production pharmaceutique, la confiserie à partir de la production chocolatière. Ce sont les productions les plus développées en relation aussi avec les méthodes de conservation des aliments. La combinaison des productions différentes apportera une grande richesse qui va être plutôt développée dans le champ de la pâtisserie fraîche dont le développement industriel connaîtra un grand essor à partir de la première moitié du siècle.

L'industrie de la pâtisserie en Italie, contrairement à la production artisanale, qui est très ancienne et solide, a eu des origines assez récentes. À l'exception de certaines entreprises (Bauthon, Milano 1823, Venchi, Turin 1878, Lazzaroni, Saronno 1888), la plus grande partie de l'industrie de la confiserie (Perugina, Unica, Motta, et de nombreuses industries moyennes et mineures) est née au XX^{ème} siècle. Les principales branches de la grande industrie de la confiserie sont Milan, Turin, Gênes, Pérouse; D'autres localités proposent des produits traditionnels locaux, aujourd'hui fabriqués à l'échelle industrielle (Saronno, Sienna, Crémone, Palerme, etc.).

Au Portugal, la révolution industrielle a eu un impact beaucoup moins marqué. Au XIX^{ème} siècle, le quart de la population portugaise vivait de la production agricole. Cela avait pourtant une grande importance par rapport au reste des industries nationales. (POINSARD, 1912) Malgré cette importance, la production agricole n'était pas bien organisée et partant, pas bien développée. Jusqu'aux années 20, l'instabilité politique, la priorité d'investissement accordée à l'agriculture et la garantie de l'importation des produits industriels nécessaires en Grande-Bretagne faisaient de l'industrie portugaise une activité très peu avancée, sans aucune représentativité économique.

Historiquement la production pâtissière au Portugal tient la plus grande partie de ses origines à été dans des couvents et les monastères au XVI^{ème} siècle.

Après la révolution libérale de 1820, tous les couvents du Portugal furent fermés en 1834, expulsant tous les ouvriers et le clergé. Après la fermeture des couvents, les personnes qui y travaillaient ont continué à être, jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, les principaux centres de confiserie de pâtisserie au Portugal. A la fin du 19^{ème} siècle, certaines familles

se sont spécialisées dans la confection de certaines gâteaux, dont les recettes transmises de générations en générations sont devenues "les gâteaux régionaux". (www.cm-odivelas.pt., n.d.)

À partir des années 1830, avec la promulgation de lois libérales qui éliminaient les obstacles au développement industriel et au commerce, la production agricole commence à générer quelques résultats qui ont permis d'augmenter un peu la variété de l'alimentation et dans ce contexte, de faire bénéficier la production encore artisanale de la pâtisserie. À la fin du siècle, les premiers grands hommes d'affaires, responsables de complexes industriels nationaux importants, notamment dans le broyage, avec l'approvisionnement exclusif de pain, biscuits et pâtes à la capitale ont commencé à apparaître.

Au début du XX^{ème} siècle, la soi-disant "société des cafés" des principales villes portugaises aura joué un rôle fondamental dans l'introduction des spécialités étrangères et des nouveautés (italiens, hongrois et suisses). Les cafés portugais, dont la majorité écrasante n'a pas survécu au vingtième siècle, ont souvent eu leur propre fabrication et sont venus employer plus de deux douzaines de chefs pâtissiers pour couvrir les demandes de gâteaux. (Fabrico proprio. O Design da Pastelaria Semi-Industrial Portuguesa, 2015, p. 18) De cette façon la production pâtissière jusqu'à la fin du XX^{ème} siècle a continué à être artisanale avec l'insertion des machines modernes pour la production locale, en ayant un caractère probablement plus reconnu comme « semi-industriel ».

Dans les années 1950 et 1960, avec une importante émigration vers la France et l'Allemagne, la population rurale se déplacera en grand nombre vers les villes de Lisbonne et de Porto, répondant aux besoins croissants de l'industrie, renforçant ainsi le secteur industriel. (AGALHÃES GRENHA)

Avec l'évolution des habitudes alimentaires, il fallut industrialiser la fabrication de ces gâteaux, et pour cette raison, après 1945, les boulangeries industrielles commencent à se développer plus avec la mode urbaine des établissements hôteliers, et avec une augmentation du niveau de vie des populations urbaines. (MOREIRA GONÇALVES, 2012)

Le chocolat

Au XVIII^{ème} siècle, ce sont les apothicaires qui seront les premiers chocolatiers. L'idée que le chocolat était plutôt un produit médicinal de luxe a été une des causes principales du ralentissement de sa consommation.

Une fois libéré des fonds d'élite, le chocolat passera du liquide au solide, devenant ainsi l'objet de la production industrielle. La première étape importante a été la solidification du chocolat pour obtenir le comprimé. Le Doret italien a été le premier à solidifier le chocolat à Turin. En 1802, une technique permet de solidifier le chocolat pour fabriquer des tablettes. L'invention de mélangeurs (Poncelet, puis Hermann) de broyeuses mécaniques et de torrificateurs permettant de griller plusieurs tonnes de cacao en une fois, a permis d'augmenter considérablement la productivité. (<http://www.chocolat-only.com>, n.d.)

Au début du XIX^e siècle, parallèlement au développement des plantations de cacao à travers le monde, l'industrie du chocolat a été organisée et perfectionnée dans plusieurs pays. "

La consommation de chocolat comme produit alimentaire commence à partir des années 1810. Le chocolat est couramment consommé en France en Roussillon : la première fabrique de France est fondée par le chocolatier Jules Pares, en 1814, dans les Pyrénées-Orientales à Arles sur Tech. A partir de là, l'industrialisation de la fabrication du chocolat ne cessera plus de se développer.

Durant les premières « manufactures de chocolat » les pâtisseries parviennent à industrialiser la torréfaction et le concassage des fèves et ainsi à augmenter fortement le volume et la productivité du cacao traité. (HARWICH VALLENILLA, 1992)

Giovanni Martino Bianchini, en 1819, conçut et créa une "... machine pour l'écrasement du cacao, du sucre et, et pour toutes les opérations à l'époque de la fabrication du chocolat ...". Cette machine est également utilisée par Paolo Caffelli, qui a repris la propriété de l'usine Borgo San Donato, qui prend le nom de "Casa Caffarel". (AINARDI, 2008)

Pelletier installa en 1819 à Paris la première usine importante employant des machines ; sa broyeuse consistait en une table sur laquelle roulaient trois galets coniques mobiles autour d'un axe central. En 1828 est créé, en Hollande, une technique pour faire le

chocolat en poudre et il a réussi à éliminer aussi l'acidité du cacao et l'aigreur de la poudre.

Hermann donna à l'outillage sa forme à peu près définitive (1837) (PICARD, 1844-1913, p. 430) ; il appliqua à la chocolaterie le système de broyage par cylindres marchant à des vitesses différentes.

En 1850 Jean-Jules Devinck met au point un torréfacteur à boule de forte contenance pour la production du chocolat. (Khodorowsky & Hervé, 2009) Les artisans français sont de plus en plus nombreux à s'intéresser à la production du chocolat. Dès 1867, le slogan « Goutez et comparez », d'Auguste Poulain, devient la première publicité du chocolat diffusée en France. En 1875 est inventé le chocolat au lait en Suisse, et sa production va s'industrialiser à partir de 1905. En 1879, le chocolatier Rodolph Lindt, découvre par accident la technique du chocolat fondant et il a inventé la technique du « conchage », une de plus importantes avancées dans la qualité du chocolat. Avant cette invention, le chocolat était encore une pâte sableuse, rugueuse et un brin amer.

Au début du XXème siècle, les variétés de mélanges du chocolat avec d'autres ingrédients connaissent une augmentation substantielle. Commencent à être populaire aussi les recettes gourmand, mais la relation qualité – prix lui donne la caractéristique d'être un produit de luxe acheté à des occasions de fêtes.

La deuxième guerre mondiale va modifier la consommation du chocolat malgré les problèmes d'importation des produits des colonies à cause des blocages militaires, etc. L'achat du chocolat va être disponible seulement dans les tickets des aliments de rationnement. (Khodorowsky & Hervé, 2009)

Dans les années 1980, la production du chocolat va être fortement dépendant des questions liées à la publicité et le marketing. Ces deux points vont devenir éléments indissociables dans le commerce de presque toutes les productions industrielles dans le monde entier. Cela prend en compte des critères comme les origines des matières premières en relation au terroir et leur transformation en vue de leur dégustation. La provenance des produits permet de faire la distinction entre la marque productrice et ses saveurs. La mode du terroir est bien établie à partir des années 1980s. La préférence des produits BIO, le choix du terroir est essentiel pour la qualité. Le type de sol, l'humidité, la rigueur de l'exploitant au cours des processus de fabrication sont autant d'éléments déterminants de l'acceptation dans le marché. (Khodorowsky & Hervé, 2009)

Jusqu'aux années 1950, chaque chocolatier élaborait son chocolat en travaillant directement à partir de fèves de cacao. Après la seconde guerre mondiale, la demande en chocolat a connu un vrai boom. Pour y répondre, les industriels du chocolat se sont équipés d'un matériel plus performant, mais onéreux. Grâce aux gains de productivité, certains, comme Menier ont ratissé un marché populaire avec des produits relativement bon marché (tablettes, boîtes de chocolats fantaisie pour les fêtes, sujets enfantins pour Pâques). Une idée visionnaire et qui connaît un franc succès auprès de la plupart des artisans chocolatiers qui n'ont pas les moyens financiers nécessaires pour investir dans un matériel de plus en plus sophistiqué. Le métier de chocolatier connaît donc une scission : d'un côté, les « cacaoféviers », des industriels transformant à grande échelle les fèves en chocolat, de l'autre, des artisans confiseurs et chocolatiers utilisant la couverture de chocolat comme matière première pour créer des bonbons (ganaches, pralinés, liqueurs, fruits confits enrobés de chocolat) de plus en plus raffinés. Pionnières sur le marché, elles militent, dès les années 1980, pour des tablettes à forte teneur en cacao, des fèves sélectionnées pour leurs qualités aromatiques et selon leurs pays d'origine. (<http://www.chocolat-only.com>, n.d.)

La technique de fabrication du chocolat

La fabrication de chocolat comporte une série d'opérations successives (PICARD, 1844-1913, p. 431)

- Le triage : Séparant le cacao des corps étrangers, tels que matières minérales ou débris végétaux ;
- Torréfaction dans des réservoirs en tôle chauffés directement au coke ou au gaz
- Concassage et vannage des fèves torréfiées afin de débarrasser la coque du germe
- Le broyage du cacao et mélange aux matières sucrées ou aromatiques, soit par roulement de galets mobiles sur une table fixe ou des galets fixes sur une table mobile, soit par laminage entre des cylindres à axe horizontal ; compression de la pâte dans une boudineuse ;
- Découpage automatique du boudin en morceaux exactement pesés
- Le moulage de ces morceaux au moyen d'une tapoteuse,
- Refroidissement des moules

- Démoulage : mise en papier d'étain, etc.

Evolution des techniques de production du chocolat

Le XVIIIème siècle

Dans les premiers temps de son apparition en Europe, la préparation du chocolat est entièrement manuelle : les amandes de cacao sont grillées, puis débarrassées de la fine pellicule qui les recouvre, elles sont ensuite écrasées sur une table en pierre dure chauffée par dessous avec un brasero. La chaleur obtenue amollit le beurre de cacao contenu naturellement dans les fèves et permet d'obtenir une pâte molle. Il suffit de mélanger cette pâte avec du sucre et de laisser sécher le tout pour obtenir un chocolat de texture assez grossière, principalement utilisé râpé pour obtenir un chocolat à boire. (<http://www.chocolat-only.com>, n.d.) Dans ces premiers moments, on se servait uniquement de pilons et de rouleaux à bras pour effectuer le broyage, c'est-à-dire l'opération essentielle qui assure l'union parfaite du sucre et cacao, et qui en prépare l'assimilation facile par l'organisme. (PICARD, 1844-1913, p. 429) Certains auteurs estiment que "le chocolat artisanal a été remplacé en 1777 à Barcelone par des mécaniciens. En 1778, François DORET présente la première machine hydraulique à broyer le cacao.

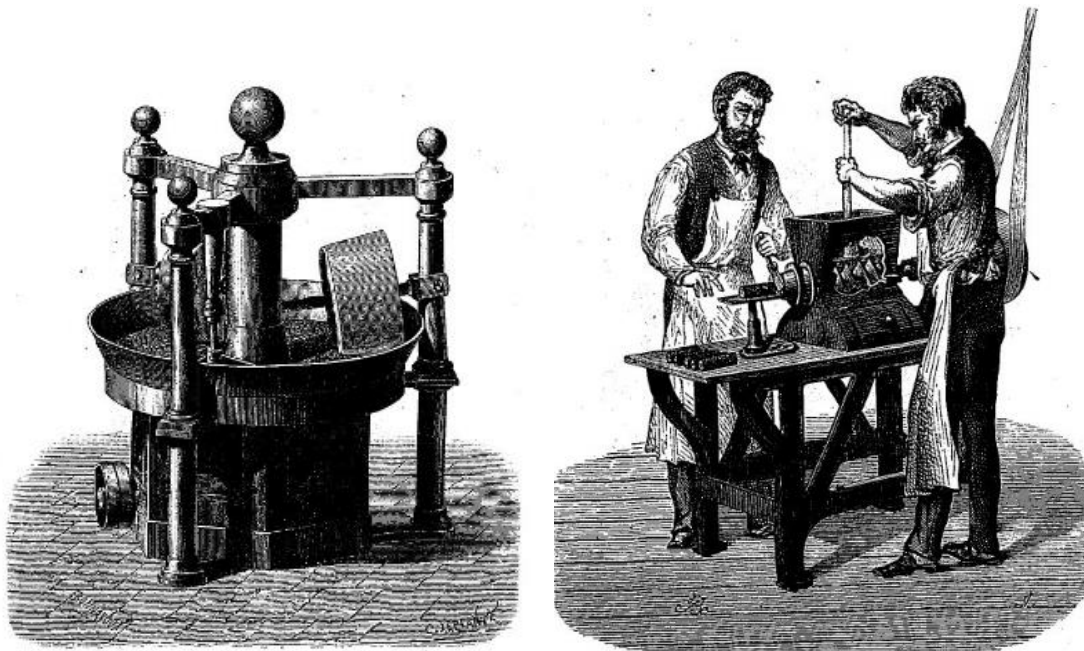


Fig. 1.1 Mélangeur à chocolat. Fig. 1.2 Boudineuse à chocolat.

Source : La France industrielle. 1878. www.gallica.bmf.fr

Procédé de la fabrication du chocolat¹ au XIX^{ème} siècle

Pour fabriquer le chocolat on commence par torrifier le cacao sur un feu très doux, dans le but de développer son arôme, de lui enlever une partie de son amertume, et de rendre les coques fragiles. Lorsqu'on a atteint le degré de torrification convenable, on vide le cylindre sur une table, et lorsque le cacao est à demi refroidi, on brise les coques en passant légèrement dessus un rouleau en bois, ou en faisant passer le cacao dans une espèce de moulin concasseur, puis on le vanne, afin de séparer entièrement les coques.

On réduit ensuite le cacao en pâte molle, en le pilant vivement dans un mortier en fonte, que l'on a fait chauffer d'avance avec son pilon à une température de 60 à 80 degrés en y plaçant des charbons incandescents, et que l'on enveloppe d'une forte toile d'emballage pliée en plusieurs doubles et maintenue par une ficelle, après en avoir retiré le charbon pour y maintenir la chaleur le plus longtemps possible. On ajoute par tiers, en continuant le broyage, le sucre, dont le poids total doit être égal à celui du cacao employé. Lorsque l'on incorpore dans le chocolat des aromates, tels que de la vanille, de la cannelle, etc., on les ajoute en même temps que le dernier tiers du sucre.

Pour la cannelle, rien n'est plus facile ; il suffit de la prendre de bonne qualité et en poudre très fine ; mais la vanille qui ne peut être pulvérisée par les moyens ordinaires, exige une préparation particulière, qui consiste à la couper en fragments, à la broyer à froid avec du sucre en morceaux, qui la déchire et qui finit par la réduire en une pulpe, à laquelle on ajoute du sucre en poudre pour la diviser complètement. On emploie une cosse de vanille par 750 grammes de cacao.

Le dernier broyage pendant lequel on incorpore le sucre se fait ordinairement sur une plaque en grès, en marbre ou en fonte, préalablement chauffée à une température de 50 à 60 degrés, à l'aide de rouleau en fer ou en fonte animés d'un mouvement de va-et-vient sous l'action manuelle ou d'une machine ou tout autre mécanisme simplifié.

Quand le mélange est bien opéré, on divise rapidement le chocolat par parties de 425 grammes, que l'on place dans des moules en fer-blanc, dont la forme est bien connue. Ces moules sont ensuite placés sur un châssis en bois que l'on incline alternativement de

¹ La description des techniques selon Mark Hermann. Publication industrielle des machines, outils et appareils. Les plus perfectionnées et les plus récentes. Par: Armengaud aîné. Tome 8. Paris, France. 1853. Disponible sur la bibliothèque numérique de l'ENSAM, Paris. Page 84.

chaque côté, par de brusques mouvements, pour étaler le chocolat. Par le refroidissement, il prend un peu de retrait, de telle sorte qu'il se détache ordinairement de lui-même lorsqu'on retourne le moule ; s'il ne se sépare pas, il faudrait légèrement forcer le moule en le tenant par les deux extrémités d'une même diagonale. Quand la pâte est trop chaude, il arrive quelquefois qu'elle adhère au moule et qu'elle se boursoufle, quand elle est trop froide, elle se moule mal et ne prend pas de brillant ; il faut donc opérer à une température fixe, que l'habitude apprend à reconnaître par la consistance de la pâte, qui doit être molle sans être fluide. La figure ci-après peut servir d'exemple pour comprendre l'organisation du travail à l'intérieur d'une usine de chocolat.

L'organisation spatiale et intérieure de l'usine. Chaîne opératoire chocolaterie Menier.

France

1- Triage



Fig. 1.3 Atelier de Triage des fèves

Source : Dossier « Les industriels chocolatiers Menier à Noisiel »

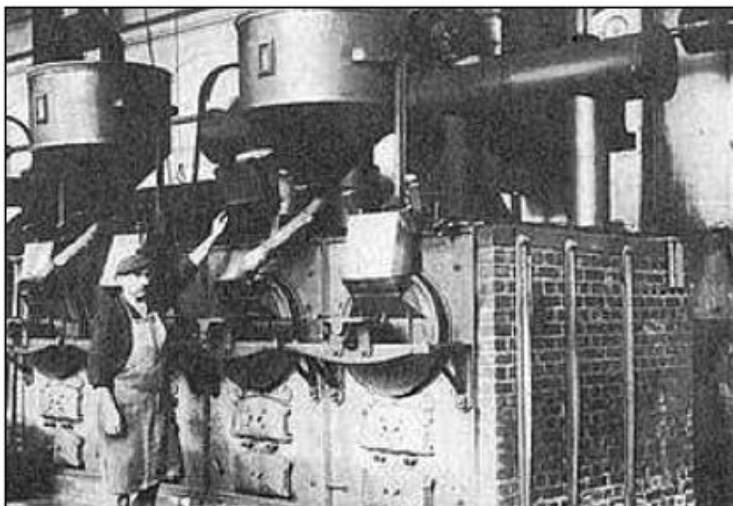
Les fèves, encore poussiéreuses et mélangées à des débris de végétaux, sont triées dès leur arrivée dans la chocolaterie. Après être passées dans des machines (trémies) éliminant les corps étrangers par rotation, les fèves sont déversées dans des entonnoirs qui, percés de trous rectangulaires de différentes dimensions, effectuent un tri selon leur grosseur. Les fèves ainsi nettoyées et calibrées sont déversées sur de grandes tables où elles sont triées à la main par des ouvrières. L'atelier est ventilé en été, chauffé par des tuyaux de vapeur en hiver et, éclairé au gaz.

2- Torrefaction



*Fig. 1.4 Fours de torréfaction.
Source : Dossier « Les industriels
chocolatiers Menier à Noisiel »*

A proximité de l'atelier du triage, se trouve l'atelier de torréfaction. Les fèves sont grillées dans des fours rotatifs (des broches) durant 40 minutes pour développer leur arôme. De 120-140°C en moyenne, la température de torréfaction varie selon le type de cacao, sa texture...



*Fig. 1.5 La machine à torréfier.
Source : Dossier « Les industriels
chocolatiers Menier à Noisiel »*

Le processus de fabrication du chocolat : résultat de nombreux processus énergétiques. La torréfaction: action double: physique avec l'éclatement et la séparation de l'enveloppe de l'amande ; chimique avec l'abaissement du taux d'humidité et le développement des principes aromatiques. Les fèves sont introduites dans des sortes de tambours, qui sous l'effet de la machine hydraulique tournent lentement et assurent ainsi un grillage régulier, 6 broches contenant chacune 35 à 40 Kg de cacao pour une durée de 30 min environ à une température de 120 à 130 °C.

A l'époque, on compte 15 appareils de différents systèmes et différentes puissances destinées au broyage uniquement. Pendant tout le processus de fabrication du chocolat, circule sous les tables un courant d'air chauffé à 45°C ou de la vapeur d'eau.

3- Concassage et broyage :



Fig. 1.6 Meules à broyer les fèves de cacao. Source : Dossier « Les industriels chocolatiers Menier à Noisiel »

Afin de libérer l'intérieur appelé amande, les fèves sont débarrassées de leur coque lors de l'étape du concassage. Les fèves passent donc dans un concasseur-décortiqueur, appareil composé de deux surfaces coniques garnies de pointes d'acier rapprochées, dont une est animée d'un mouvement de rotation. L'écorce est ainsi séparée de la fève, qui est elle-même brisée en plusieurs morceaux.

Après passage sur des tamis, les fèves sont à nouveau triées, puis mises en sacs et conduites en sous-sol par des wagonnets au pied du moulin où se tiennent les opérations de broyage. Les fèves sont apportées au 3ème étage par un monte-charge hydraulique, puis broyées à 90°C dans des meules situées au 2ème étage afin d'obtenir une pâte de consistance fluide, la pâte de cacao (ou encore « masse » ou « liqueur de cacao »). La pâte de cacao peut également être pressée afin de séparer le beurre de cacao de la matière sèche appelée « tourteau » qui servira à fabriquer la poudre de cacao.

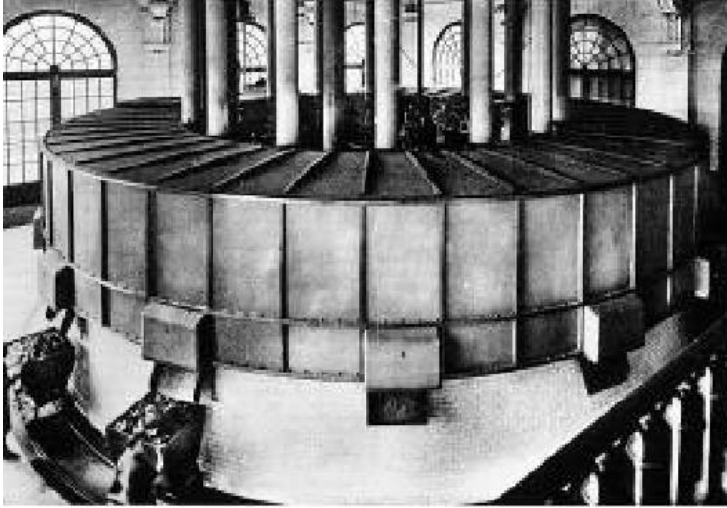


Fig. 1.7 Mélangeur du sucre et du cacao dans la Cathédrale. Source : Dossier « Les industriels chocolatiers Menier à Noisiel »

4- L'affinage et le conchage :

La première étape du processus de fabrication du chocolat proprement dit consiste à produire un mélange constitué de pâte de cacao et de sucre, éventuellement enrichi d'autres ingrédients (lait, amandes, arômes, liqueur..) que l'on malaxe dans des pétrins. Le mélange avec le sucre, étape qui s'effectuait au départ au 1er étage et au RDC du moulin se déroulera par la suite dans la nouvelle chocolaterie ou Cathédrale située sur l'île. Pour que la pâte soit bien lisse et sans granules, on procède à son laminage dans une broyeuse à cylindres superposés.

Pour rendre le chocolat encore plus onctueux, la pâte est maintenue à une température de 60 à 80°C, enrichie de beurre de cacao, puis brassée lentement dans des cuves appelées conches, durant 1 à 3 jours. Plus le conchage est long, plus le chocolat sera onctueux et aura de l'arôme.

La trituration : Mélange dans des laminoirs, formés de cylindres horizontaux en granit. On compte 10 machines de ce type, divisée en 2 batteries semblables. (Composée chacune de trois appareils gradués).

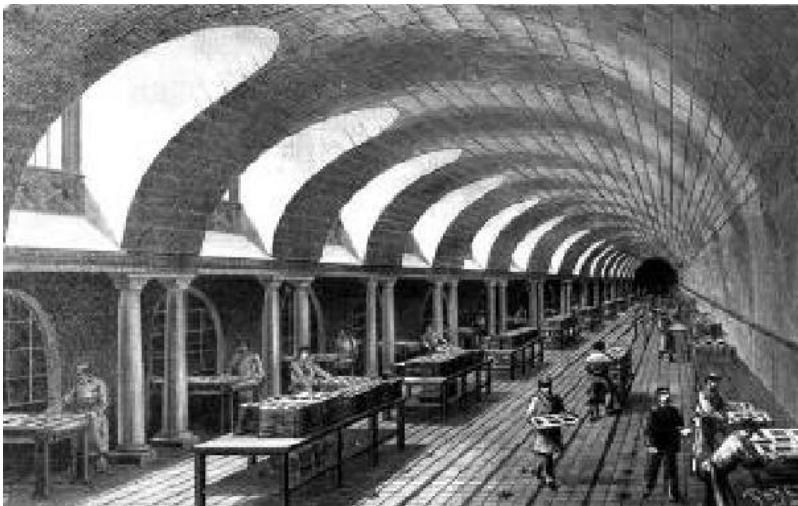
La force motrice des turbines atteint alors 400 chevaux en 1889, à laquelle peut suppléer celle identique des machines à vapeur, qui transmettent dans le moulin Saulnier, le mouvement aux appareils qui assurent la fabrication du chocolat. On ne dénombre pas moins de : 18 torrificateurs, 20 moulins en pierre de meulière (qui broient les amandes) et 28 machines automatiques qui moulent le chocolat.



*Fig. 1.8 Atelier de conchage et de dressage du chocolat.
Source : Dossier « Les industriels chocolatiers Menier à Noisiel »*

5- Le dressage :

Le chocolat, sortant à l'état de pâte, est transporté par wagonnet dans le bâtiment de dressage en aval. La pâte est renversée sur des tables chauffées à une température d'environ 30°, puis pesée et divisée en pains de 120 g à 250 g qui sont moulés en tablettes. Les moules sont mis sur une tapoteuse mécanique qui secoue la pâte de façon à rendre la surface unie et à faire disparaître les bulles d'air.



*Fig. 1.9 Tunnels de refroidissement et démoulage des tablettes.
Source : Dossier « Les industriels chocolatiers Menier à Noisiel »*

Le tempérage : Les moules sont conduits dans les refroidisseurs. Situés en sous-sol, ce sont des tunnels de 18m de long garnis de tables de marbre et de fonte sous lesquelles on fait passer un courant d'eau froide et d'air refroidi afin de conserver une température ne

dépassant jamais 12°C. Après environ 3 heures, les tablettes sont démoulées et envoyées par des monte-charges dans l'atelier de pliage.

6- Pliage et emballage :



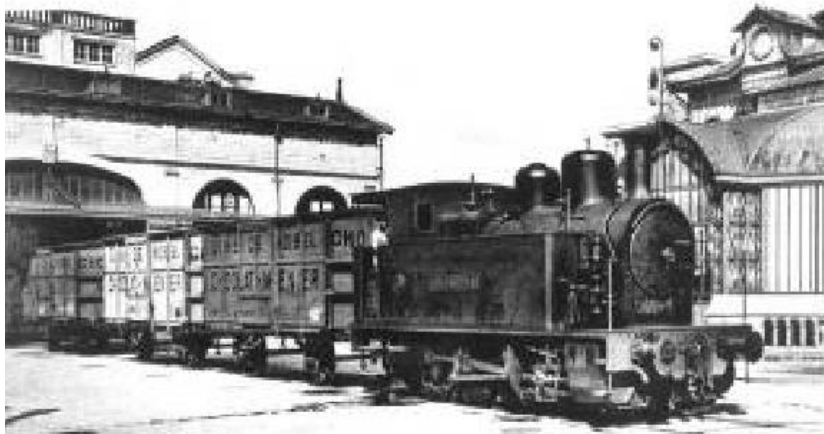
Fig. 1.10 Atelier d'emballage des tablettes. Source : Dossier « Les industriels chocolatiers Menier à Noisiel »

Les ouvrières emballent chacune 600 à 700 tablettes par jour. Chacune est garnie d'une feuille d'étain et d'une enveloppe de papier de couleur sur laquelle est collée une étiquette reproduisant les médailles des Expositions et le cachet Menier, garantissant la qualité du produit. Les tablettes sont ensuite empilées en paquets de 4kg 500 et conduites dans un autre atelier où elles sont mises en caisse.



Fig. 1.11 Caisses de chocolat, prêtes à être expédiées. Source : Dossier « Les industriels chocolatiers Menier à Noisiel »

Peu après 1870, les expéditions, d'abord faites par voitures à cheval, se feront directement de l'usine grâce à l'embranchement privé qui permettait d'amener les wagons directement dans la cour même de déchargement.



*Fig. 1.12 Train qui quitte l'usine avec les chocolats.
Source : Dossier « Les industriels chocolatiers Menier à Noisiel »*

La Conserverie

Une des grandes avancées au début du siècle sera la découverte de la méthode de conservation des aliments en 1795 (Société des professeurs de langues vivantes de l'enseignement public., 1989) par le français Nicolas Appert² qui a créé sa première fabrique des conserves, dans laquelle était incluse la production de confiture en conserve à partir de stérilisation au « bain de Marie ». La stérilisation, pour laquelle il remplissait les boîtes de verre avec de la nourriture à stériliser, les fermait et les immergeait dans de l'eau bouillante. Le matériel de verre a donné lieu à la casse et en 1810 Peter Durand brevetait en Angleterre l'utilisation de boîtes de conserve. Enfin, en 1840, un parent d'Appert, Nicolás Appert, pensait stériliser les boîtes à des températures supérieures à 100°C en utilisant l'autoclave, ouvrant la voie à l'industrie moderne de la mise en

² Nicolás Appert (1750 - 1841) Français, inventeur de la méthode de conservation hermétique de la nourriture. Il a ouvert la première usine de conserves commerciale dans le monde. Il était bon cuisinier et travaillait dans les cuisines de la princesse de Forbach, l'une des femmes les plus gourmandes de Paris.

conserve, trente ans avant que Pasteur puisse expliquer les effets de la chaleur sur les micro-organismes. (Universidad de Almeria, n.d.)

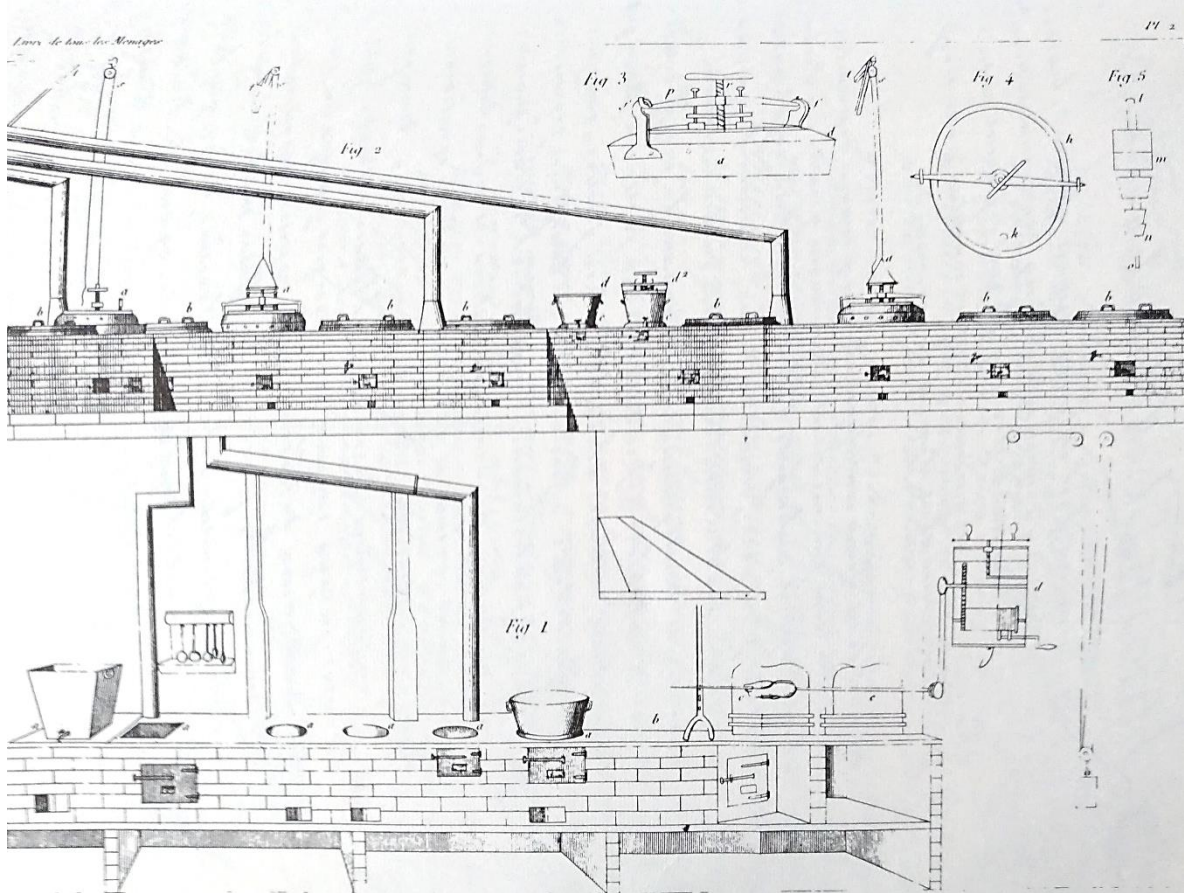


Fig. 1.13 Atelier de Nicolas Appert en 1813 à Massy. *Le livre de tous les ménages*, édition de 1813.

La Biscuiterie

La production en série de la pâtisserie débute avec les biscuits secs dans les petites entreprises familiales depuis quelques siècles, mais elle est tellement élargie au XIXème siècle. Cela a été causé plutôt par le besoin des marines d'acheter des variétés de nourritures facile de transport et de conservation pendant le voyage en mer, dont les biscuits avaient très grandes qualités de conservation. La déshydratation des biscuits pour la double coction sera la technique du siècle qui permettra de développer la production industrielle. La production de la pâtisserie fraîche sera plutôt pour la production régionale. Dès lors la biscuiterie n'expérimentera pas grands changements de leur caractère technique jusqu'à la deuxième moitié du siècle.

1850-1900 beaucoup plus de gâteaux en moins de temps et pour tous !

Les grands temps bruyants de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle et tous ses avantages par rapport aux nouvelles techniques de production et classement des industries, ont permis de penser à la possibilité de bien produire en grandes quantités les desserts traditionnels.

La présence du marché potentiel de la marine a dû contribuer à expliquer cette fondation, car les armateurs achètent des "biscuits de mer" pour l'avitaillement de leurs navires. Des marchés s'ouvrent avec l'amplification de l'urbanisation et de la multiplication du petit commerce alimentaire, d'un côté, de la marine et de l'armée ("biscuits de guerre") de l'autre. (Compagnons-Boulangers-Pâtisseries, n.d.)

La mode des biscuits était répandue d'abord en Angleterre au début du XIX^e siècle, puis entre les familles riches du continent : le marché international est resté dominé par les fabricants britanniques alors que certaines initiatives locales ont commencé à surgir dans d'autres pays (par exemple la France et Allemagne).

Vers 1850, les Anglais inaugurent la fabrication des biscuits secs mécanisés. Le matériel comprenait, par exemple : un pétrin mécanique, une machine à laminer la pâte, un appareil qui la découpe, la marque et la dépose sur des plateaux, une chaîne sans fin recevant ces plateaux et les conduisant de l'entrée à la sortie d'un long four continu au charbon ou au gaz. Tout était combiné de telle sorte que les biscuits subissent, en traversant le four, la cuisson voulue sans saisissement et acquièrent le degré de siccité nécessaire à leur conservation. Les principaux ingrédients étaient la farine de blé, la farine de seigle, le miel, la mélasse, le sucre, les amandes, les fruits confits. (PICARD, 1844-1913, p. 380)

La biscuiterie en France

La production massive des biscuits en France commence à partir de 1862, grâce à l'étude des techniques industrielles du modèle anglais. L'élan initial, tout d'abord, a commencé par l'importation de matériel de fabrication, notamment le four à chaîne communément

appelé alors « four anglais » par un des producteurs de la marque OLIBET dans ses visites en Grande-Bretagne. (SENDER & DERRIEN, 2003) Cette tâche était facilitée par la signature en 1860 du « traité Chevalier-Cobden » établissant le libre-échange entre la France et le Royaume-Uni. (Biscuits Olibet, n.d.)

En **1868**, après l'Exposition universelle l'on constate que « *En France, l'usage de plus en plus répandu du thé a introduit celui des biscuits anglais ; mais jusqu'à présent, on n'en a fabriqué chez nous qu'en quantité insignifiante et ce sont nos voisins qui pourvoient à notre consommation...Nous pourrions produire cet article à de meilleures conditions que [l'Angleterre] et non seulement exclure le produit anglais de notre propre marché, mais même lui faire concurrence sur les marchés de dehors.* » (LONDEIX, 2012) Ce qui participera d'un éveil des consciences.

Après cet alerte, l'arrivée de nouvelles machines et la décomposition du processus de fabrication en une suite de tâches spécialisées a permis une diminution drastique des coûts, et ce en respectant des normes de qualités associées à une marque. On notera néanmoins sur ces clichés le séquençage strict, le caractère répétitif et la séparation des hommes et des femmes dans la suite du processus.

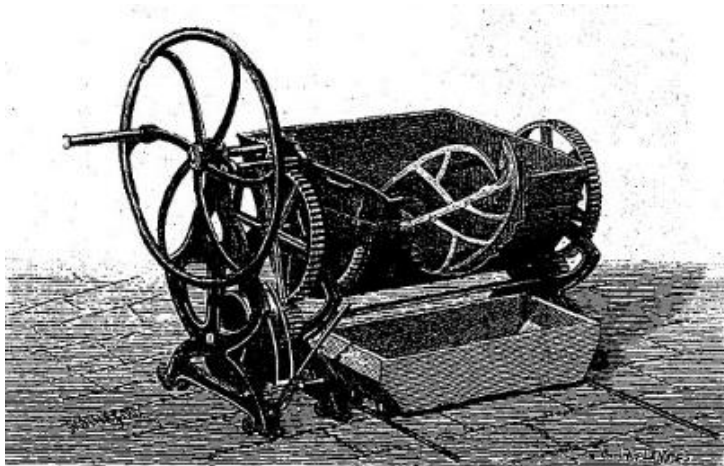
L'exemple de Jean-Honore Olibet est suivi par bon nombre de boulangers et pâtisseries. Après une année d'apprentissage chez « Hunter&Palmer » François Auguste Pernot ouvre son usine moderne près de Dijon.

Mais dans le champ de la pâtisserie française, on détermina l'initiation de la production pâtissière avec un caractère industriel sur la base de la création des entreprises avec l'apparition du temps du capitalisme agro-industriel dans les années '80 du XIX^{ème} siècle. L'industrie de transformation des farines prospère, grâce à la mécanisation des productions et la diversification de la consommation. La biscuiterie n'est que l'une des branches de cette évolution, qui concerne aussi les pâtes alimentaires et la biscotterie. Dans ces années, le marché français du biscuit n'est pas encore un marché national. (LONDEIX, 2012)

Procédés de fabrication du biscuit :

Il y avait plusieurs procédées, dont une description simplifiée peut comprendre les étapes ci-après :

1. Dans un premier temps la pâte était mélangée d'une certaine quantité de levain, un dixième du poids de la farine environ ; la farine, l'eau et les levains étaient frases ensemble. Lorsque la pâte était mélangée et à demi liée, deux ouvriers entraient dans le pétrin et la foulaient aux pieds jusqu'à ce que la masse fût homogène ; on la divisait ensuite par parties qui, chacune à son tour, était étendue sur une table et pétrie de nouveau avec les pieds. Ces pâtons, coupés et roulés en petites boules, étaient aplatis avec un rouleau, les transformant en véritables galettes ; on les perçait au moyen d'un perçoir a main avant cinq à six dents. Les piqures sont destinées à permettre à la chaleur d'atteindre facilement les parties internes, elles empêchent également le boursoufflement. Chaque galette avait de 6mm à 6,5 mm de circonférence et 3,6mm d'épaisseur. On attendait trente minutes environ pour laisser prendre l'apprêt et on les enfournait. Elles restaient très-longtemps, on les rangeait debout sur des étagères placées au-dessus du four ; elles achevaient de sécher tout en se refroidissant. (FILS, Ch. Touaillon, 1879)



*Fig 1.14 Petrin Boland.
Source : La France industrielle.
www.gallica.bnf.fr.*

En 1813, Rollet eut l'idée de placer à chaque extrémité du rouleau une embase qui lui permit de régler l'épaisseur ; après avoir aplati la pâte, il est soumis à l'action d'un instrument carré dont les côtés étaient formés de lames tranchantes, et dont l'intérieur était garni de poinçons. Ce coupe-pâte avait un double fond mobile avec des ressorts

sollicitant sans cesse à occuper le plan déterminé par les arêtes de lames. On appuyait sur la pâte avec cet instrument, aussitôt elle était coupée en carrés et percée, puis repoussée sur la table par le jeu des ressorts agissant sur le double fond. C'est à ces modifications que se réduisirent les changements apportés à la fabrication pendant vingt années. Le biscuit, il est vrai, très-plat et régulier d'épaisseur n'avait plus besoin de rester dans le four que 35 minutes pour arriver à une parfaite cuisson, mais on n'était pas parvenu encore à apporter de l'économie dans la main d'œuvre ; pour atteindre ce but, on cherchait à appliquer la mécanique à toutes les différentes phases de la transformation. (FILS, Ch. Touaillon, 1879)

La Confiserie

Pendant longtemps la confiserie est restée aussi dans le domaine de la petite industrie familiale, avec un outillage simple et primitif. Abandonnant son caractère d'article de luxe, la confiture a pénétré jusqu'aux masses profondes des consommateurs. Pour sa fabrication de grandes usines dotées de tous les perfectionnements modernes ont vu le jour. (PICARD, 1844-1913, p. 431)

Les dragées : on utilisait la technique des bassines, dites branlantes, mues à bras et chauffées par une terrasse (brassier de charbons à demi éteints et recouverts d'un peu de cendre). Ces bassines sont remplacées par des appareils spéciaux, chauffés à la vapeur et animés d'un mouvement automatique de rotation ou d'oscillation : il y a là un progrès considérable, du à J. Peysson (1847). Des machines très ingénieuses ont été imaginées pour la confection des bonbons fourrés. L'outillage se compose notamment de piluliers et de presses. Les sucres cuits sous forme de drops, de tablettes, de boules, de bâtons s'obtiennent par une sorte de laminage. Malgré le développement du travail mécanique, la fabrication à la main garde un vaste champ d'action, en particulier pour la confiserie fine. (PICARD, 1844-1913, p. 431)

Entre la seconde moitié du XIXe siècle et le début des années 1900, il existait une sorte de concurrence entre les différents pays en matière de production industrielle de produits de confiserie, avec une recherche de techniques plus innovantes et perfectionnistes. Un exemple est le cas de l'Allemagne, qui a été la première à créer une école pour les maîtres

pâtisseries. A eu une reprise qui a utilisé des éléments de plus en plus spécialisés avec le développement de l'empire alimentaire industriel américain.

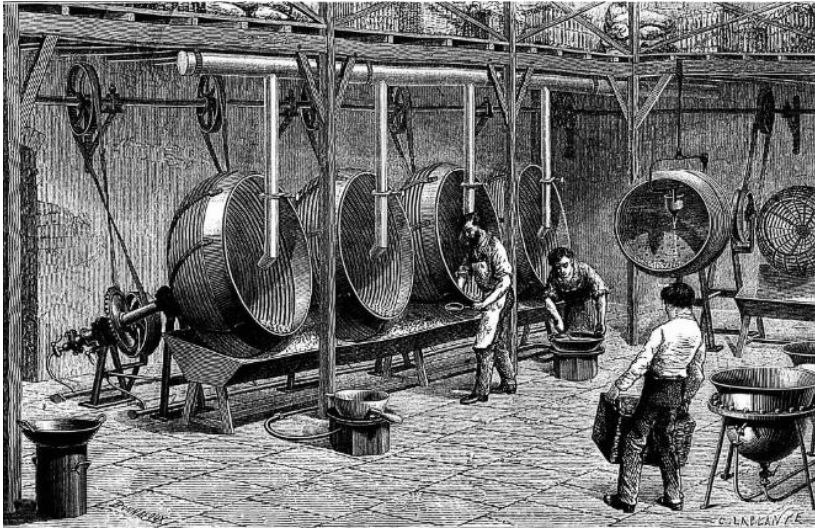


Fig. 1.15 Fabrication des dragées. Source : La France industrielle. www.gallica.bnf.fr

D'autres techniques appliquées à la production pâtissière

Parmi les premières avancées qui ont été introduites à ce qu'on peut appeler des « machines » pour faire référence à une première insertion de l'industrie dans le champ de la pâtisserie, il y avait des fours à charbon de bois en grandes dimensions au cours des années 1830, qui ont engendré la superproduction à l'échelle régionale. Les locaux frigorifiques et les vitrines froides plus tard, et à partir des années 1840 est introduite la technique de l'autoclave et l'industrie moderne des lattes métalliques pour prolonger l'état de conservation des produits. (SENDER & DERRIEN, 2003)

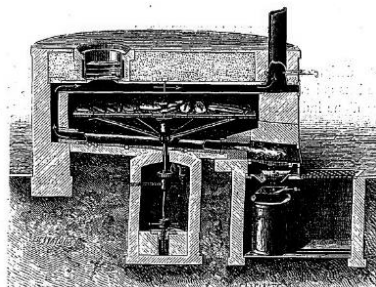
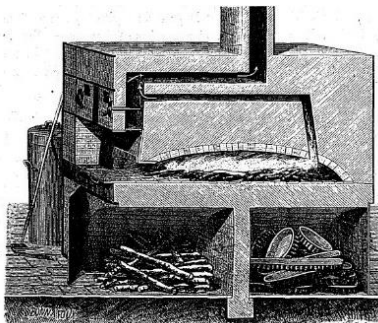


Fig 1.16 et Fig. 1.17 Four traditionnel a charbon et four isotherme. Source : La France industrielle. www.gallica.bnf.fr

Le refroidissement

Les locaux frigorifiques et les vitrines froides ont permis de prolonger le processus de production et de conservation des produits. (SENDER & DERRIEN, 2003)

La production industrielle de froid selon le cycle thermodynamique par l'usage des gaz, permettra la réfrigération et le transport frigorifique des aliments à partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. Les procédés mis en œuvre pour la production artificielle du froid se divisaient en deux groupes : les chimiques et les mécaniques. Ceux du premier groupe reposent sur l'emploi des mélanges réfrigérants, formés de plusieurs substances dont une au moins est solide.

L'abaissement de température résulte de la dépense de chaleur correspondant au travail de fusion ou de dissociation du corps solides dans le liquide. Parmi les procédés du second groupe, certains ont pour principe de refroidissement la volatilisation d'un liquide sous l'action du vide opéré en surface. Les appareils créés pour leur application se subdivisent en machines à compression mécanique et machines à affinité. Jusqu'à une date récente, on distinguait, dans la catégorie des machines à compression, les machines à air et les machines à gaz ou vapeurs liquéfiables : l'air était, en effet regardé comme incondensable aux pressions limites de la pratique.

Un principe commun régit toutes les machines à compression mécanique. Quand on dépense une certaine somme de force ou chaleur, pour comprimer un fluide élastique, sa température augmente avec la pression ; l'accroissement de température s'accroît encore dans le cas de liquéfaction. Les machines frigorifiques à compression ont donc trois organes principaux : un compresseur, un refroidisseur et un détenteur-réfrigérant. (PICARD, 1844-1913, p. 403)

En 1862 lors d'une exposition internationale à Londres, la première machine à glaçons est exposée et ce sera le même inventeur, Ferdinand Carré, qui consacra les dix prochaines années de sa vie à perfectionner les machines frigorifiques industrielles et domestiques, mais la création d'un placard froid est de Charles Tellier.

Le XXème siècle

C'est la période de l'apparition des nouveaux matériels grâce aux laboratoires chimiques qui permettent la création de plusieurs outils de cuisine comme la cellophane, caissettes en aluminium, récipients en plastique, qui permettaient plus d'hygiène et l'esthétique des repas. Ces facteurs ont entraîné l'idée de mondialisation de la production alimentaire et l'internationalisation des marchés. (SENDER & DERRIEN, 2003) La Belle Époque, a marqué l'accélération de l'urbanisation et l'embourgeoisement de la population se traduit par la diffusion d'une culture moderne de consommation. Il s'agira ainsi de reconstituer les processus à travers lesquels les acteurs du marché ont associé la diffusion de leurs marchandises à la « fabrique du consommateur ».

CHAPITRE II

L'architecture de la pâtisserie industrielle

Au XVIIIème siècle

De manière générale, Les premiers espaces pour la production de la pâtisserie ont commencé avec la destination des espaces dans l'intérieur des maisons de pâtissiers, donc que la reconnaissance d'un lieu de production pâtissier était seulement connue par la population régionale et aussi par la présence de quelque sort de panneau écrit avec le nom du pâtissier.

Aussi plusieurs petites usines étaient liées au tissage d'un paysage principalement domestique, de sorte que dans la planification des entrepôts productifs il était prévu d'être situé à côté d'un bâtiment administratif qui serait l'image publique de l'entreprise. L'esthétique de ces bureaux a été traitée pour soutenir l'image publique de l'entreprise et son prestige. Ce modèle de planification a été importé de l'Angleterre victorienne. (PHILIPS, 1993)

Un cas exceptionnel c'est le Portugal, ou historiquement la production pâtissière a une grande partie de leur origine dans les couvents portugais et les monastères jusqu'à la moitié du XIXème siècle, en seyant les principaux centre de production pâtissière du pays. (Manual Tecnico de Pastelaria.)

La biscuiterie Fossier en France.

On montre l'emplacement de la **Biscuiterie Fossier**, (fondée en 1756) (est la plus ancienne biscuiterie de Reims) (Le Panthéon de l'industrie, 1875 (1877/01/14-1878/01/06)), qui depuis **1845** jusqu'à la Première Guerre Mondiale, était logée dans une vieille maison en pans de bois à proximité de la place des Marchés, (aujourd'hui place du Forum). Quelques années après, Fossier a logée son siège social, partie de sa fabrique et ventes dans l'Ancien Hôtel de la Cloche.



Fig. 2.1 L'ancienne Maison Fossier, Date : après 1845. Reims. Source : Archives Nationales



Fig. 2.2 Ancien Hôtel de la Cloche, Reims. Source : <http://www.compagnons-boulangers-pâtisseries.com>

Le XIXème siècle

Les conséquences de la révolution industrielle ont été moins frappantes dans l'industrie alimentaire quand même, celle-ci est devenu plus abondante, sans que jamais ses variations soient comparables à celles de la consommation des produits manufacturés. Enfin, les intérêts agricoles sont si multiples et si divis, la masse à mettre en mouvement est si considérable jusqu'à a la préparation des recettes finales. Bien sur cette évolution se voit dans le champ de la pâtisserie. (PICARD, 1844-1913, pp. 1-3)

Au début du siècle, le paysage de la production pâtissière ne changera pas beaucoup son modèle du XVIIIème siècle. Le besoin de croissance de la production de ses premières biscuiteries a engendré la nécessité d'augmenter les espaces productifs et de vente ; ce qui a développé la tendance de louer des places dans les bâtiments publics d'afflux dans les villes. Jusqu'à la deuxième moitié du siècle quand l'utilisation de l'électricité et le pétrole comme nouvelle source d'énergie permet de localiser les usines à distance des sources énergétiques traditionnelles la production des gâteaux commence vraiment à s'industrialiser.

Les caractéristiques des premières usines pâtissières au XIXème siècle ont été prédéfinies par la fonction ancienne des bâtiments ou il y avait d'autres types de production, comme le blé, la filature, etc. Malgré l'ancienneté de la production de la pâtisserie sèche, les grandes applications de la technologie pour l'industrialisation seront plutôt développées dans la production chocolatière associées à la présence de la mécanisation à partir des moulins hydrauliques. La force hydraulique a été fondamentale pour la production en masse grâce aux moulins pour à le molure de cacao, et dans quelques cas la force animale ; donc ça lui donne une spécificité à la production de chocolat en tant à la production pâtissière.

Le plus grand avantage dans les années 1850 est lié à la variété et caractéristiques des matériaux pour la construction des bâtiments industriels, qui influence en grande partie l'architecture des moulins et des minoteries. Les structures métalliques autorisent de plus grandes portées avec des colonnes en fontes et des poutres de fer qui remplacent le bois utilisé dans les moulins des chocolateries ; avec une grande différence de qualité.

Au milieu du siècle, les vues panoramiques donnent une vision où les cheminées, la gare, constituent un motif pittoresque et perturbateur, inclus dans un décor agreste traditionnel, voire passéiste. La rencontre avec la modernité industrielle se fait progressivement au fil du siècle : l'industrie devient alors le guide d'un regard renouvelé sur le paysage. Dans les villes, les ateliers et usines organisent le paysage urbain. Le développement du territoire, l'ampleur des mutations urbaines, c'est-à-dire la domination symbolique des espaces par l'industrie, sont ainsi mis en lumière.

À l'essor des grands résultats, les grandes biscuiteries (consolidées et nouvelles), s'installent tout naturellement à côté des ports où les vaisseaux viennent s'approvisionner, lequel a constitué un avantage important pour le développement commercial des produits.

Il y existait des transferts des fonctions, des anciennes manufactures appartenant à d'autres activités industrielles pour faire la production des biscuits et des chocolats. Dans ce cas, c'est plutôt l'emplacement des bâtiments à côté du port ou la rivière et sa qualité de grandes nefs avec plusieurs étages qui est considéré.

Dans les villes portuaires l'essor industriel provoque un changement sur le paysage. Les grues, les cheminées, les grands bateaux rivalisent avec les clochers et rythment l'horizontalité du paysage traditionnel. Les bâtiments industriels s'implantent dans les quartiers urbains. Les rives sont aménagées par un nouvel habitat ouvrier.

L'Exposition Universelle de 1889, a révolutionné l'utilisation de deux matériaux dans l'architecture : le fer et l'acier. Cette évolution déclenche un débat entre architectes et ingénieurs. Les nouvelles qualités de l'acier sont essayées dans les bâtiments industriels, et ce matériau va graduellement remplacer le fer dans ses fonctions structurelles dans la construction.

La découverte de nouvelles techniques de mise en œuvre de béton armé à partir de 1892, permet de plus grandes portées, des bâtiments plus stables et moins coûteux. (Boucher (Ch), 2006, p. 19) Et aussi la grande résistance au feu qui est très importante dans ce type de fonctions. Selon Jean-Louis Kerouanton (Kerouanton, décembre 2002, p. 20), les Grands Moulins de Nantes par exemple, ont été un des moteurs de vulgarisation du béton armé dans la littérature internationale du début du XX^{ème} siècle.

À côté de l'affirmation soulignée antérieurement, il faut noter que, le début des entrepreneurs à cet époque-là, qui n'avaient pas les ressources pour acheter un local conditionné pour les grandes productions, dont on loue des locaux avec machines nécessaires pour commencer ses productions comme l'exemple de la Chocolaterie Poulain à Blois (1855) la quelle on verra comment au cours de temps va s'inscrire dans une autre classification. Parmi les options, il y avait aussi l'achat de bâtiments contigus pour agrandir ses ateliers artisanaux destinés à la production industrielle de petite échelle, qu'on appelait communément manufacture. C'est le cas de l'Atelier de Pâtisserie Lefèvre-Utile à Nantes (1850) et de la Biscuiterie Nantaise à Nantes (1896).

L'architecture industrielle de prestige

Bien que des usines fonctionnelles fussent adaptées à un type de production spécifique, au milieu du XIX^{ème} siècle, l'architecture industrielle est développée à partir de divers critères qui répondent aux intérêts de leurs propriétaires.

Contrairement aux principes rationalistes et de multifonctionnalité, certains d'entre ces ensembles industriels ont été traités avec un sort d'élégance. La question esthétique se manifeste plutôt dans les façades, sans changer les modèles de standardisation et de diversité fonctionnelle dans l'espace intérieur, et rend compte de la double fonction que peut revêtir l'usine sur l'image et le prestige des entreprises. « *À la vocation de production s'ajoute alors une fonction symbolique de représentation du pouvoir politique ou économique* ». (Reconversions. L'architecture industrielle réinventée, mai 26, 2015) Sous ces critères de conception il y existe deux grands groupes que sont bien observés dans la construction des industries de la pâtisserie. On a l'exemple de :

- la Chocolaterie Poulain à Blois dont la construction a commencé en 1862.

Les châteaux de l'industrie :

Le terme « navires décorés » est bien applicable à cette industrie, où les systèmes spatiaux et structurels régissant toute la conception de la propriété, qui plus tard a été décorée avec des éléments architecturaux communs dans le reste des bâtiments qui composent l'environnement. La conception des bâtiments reste fonctionnelle mais leur enveloppe est traitée de façon monumentale avec des façades ostentatoires, empruntant leurs styles aux différents courants artistiques de l'histoire. Ces usines font l'objet de reconversion en lieux officiels ou de prestiges, archives, sièges sociaux, hôtels de luxe... (Reconversions. L'architecture industrielle réinventée, mai 26, 2015) La construction des plusieurs biscuiteries créées sous ce dernier critère, a été mis dans le tissu d'un paysage d'usage plutôt domestique de la ville, qui simulent l'allure d'un château. La planification des nefs de production était attendue emplacement suivant un bâtiment administratif qui serait l'image publique de la société. L'esthétique de ces bureaux a été traitée pour soutenir son prestige. Ce modèle de planification a été importé d'Angleterre victorienne. (PHILIPS, 1993)

Dans certains d'entre eux constitué icône dans la production régionale et même nationale, il y avait une tendance à attacher des structures symboliques tels que des tours, etc. qui a soutenu leur identité graphique dans les grandes compétitions publicitaires. Ex : les tours en hiérarchisant l'accès principal à "Lefevre-Utile". Les espaces ont été conçus dans la fonctionnalité changeante, axée sur le conditionnement des tâches humaines et la synthèse des processus de production. On a l'exemple de :

La Chocolaterie Menier

En 1824 Brutus Menier loue un *moulin artisanale hydraulique à blé*, du Duc de Levis, à Noisiel, en Seine-et-Marne pour quinze ans. Ses problèmes d'énergies sont alors réglés. Cela lui confère une puissance d'action et la simplicité des moyens : « la magnifique chute de la Marne [...] qui consomme une force motrice d'une valeur approximative de 32 chevaux, ce qui est comparable à celui qu'on obtiendrait annuellement de l'emploi de 500 à 600 hommes. Au second étage, du moulin on trouve deux moulins à orge perlé, à grain d'avoine et un moulin à blé.

A cette époque-là ils y avaient en tout une centaine de personnes à Noisiel. Les principales activités sont localisées sur un seul côté de la rivière, autour d'un port, d'une pêcherie et d'un moulin à Blé. Celui-ci est répertorié depuis le XIIe siècle. Une description datant de 1825 dit : « Ce moulin à deux tournants ; bâti sur des piles de pierre de taille il est un des meilleurs de la rivière de la Marne. [...] Il n'arrête dans aucun temps de l'année, il est susceptible d'une grande augmentation ». Cela sur l'aide de vérins, peut monter ou descendre suivant le niveau de l'eau. Cette bâtisse en bois sans étage était accessible par un pont donnant sur la rive non aménagée. A cette époque, le moulin de Noisiel possède seulement deux piles encadrant la roue et il se situe à gauche au plus près de l'île de Noisiel. Sa roue est pendante et doit être réglée au niveau de l'eau, ici donc l'étiage est au plus bas. La bâtisse du moulin est très élevée sur ses piles, en prévision des crues de la Marne et la roue peut donc monter jusqu'au plancher du Moulin... (Le marneux, n.d.)



Fig. 2.3 Le moulin de Noisiel, huile sur toile de 1825 par Kuweseig, coll. Musée de la vicomté de Melun. Source : <http://www.lemarneux.fr/article-le-moulin-de-madame-michel-a-noisiel-en-1783-114726975.html>

le-moulin-de-madame-michel-a-noisiel-en-1783-114726975.html

Vers les années 1830 se produisent les premières transformations au moulin par Menier en service de la mouture des poudres pour sa production de médicaments dont les quels le chocolat était un component principal.³. Extensions sur les bords et en étages, mais la base des deux piles et la roue restent identiques au premier moulin. C'est la dernière fois que l'ancien moulin est visible. C'est le bâtiment où a été inventée la première tablette de chocolat. L'image suivante de 1842 montre le modèle futur du moulin à trois étages réalisés par un architecte.



Fig. 2.4 Le moulin de Noisiel, huile sur toile de 1830 par Kuweseig, coll. Musée de la vicomté de Melun.

Source : pone.lateb.pagesperso-orange.fr/Commandite-Menier

³ Ancienne champ de production Menier, basée en la fabrication des produits pharmaceutiques avec le chocolat et plusieurs produits.

Dès 1840, Brutus Menier à la fin de son bail, acquiert le moulin de Noisiel. Pour broyer le chocolat en grandes quantités, Il va démolir le moulin pour en reconstruire un plus moderne. Mais il conserve la base des deux piles en pierres de l'ancien moulin. Ainsi que la roue pendante et flottante qui n'a plus besoin du grand vide précédent sous le plancher car le barrage sur la rivière est plus performant et minimise l'étiage en le régulant l'utilise donc entre la roue et le plancher un espace utile pour le fonctionnement avec quatre fenêtres. Cette architecture du moulin de Noisiel servira de modèle avec raouts à l'identique pour son agrandissement : les trois étages les fenêtres la toiture les piles. (Le marneux, n.d.) Le XIXe siècle connaît l'arrivage de nouvelles technologies avec notamment la machine à vapeur qui est employée pour broyer le cacao. Menier dès 1845 possède des machines qui par leur puissance produisent plus de 80 Kg/heure.



Fig. 2.5 Le moulin de Noisiel, huile sur toile de 1842 par Kuweseig, coll. Musée de la vicomté de Melun. Le moulin modifie en fonction de la production de chocolat. C'est le bâtiment où a été inventé la première tablette de chocolat.

Source : <http://www.lemarneux.fr/article-le-moulin-menier-de-noisiel-en-1842-114892031.html>

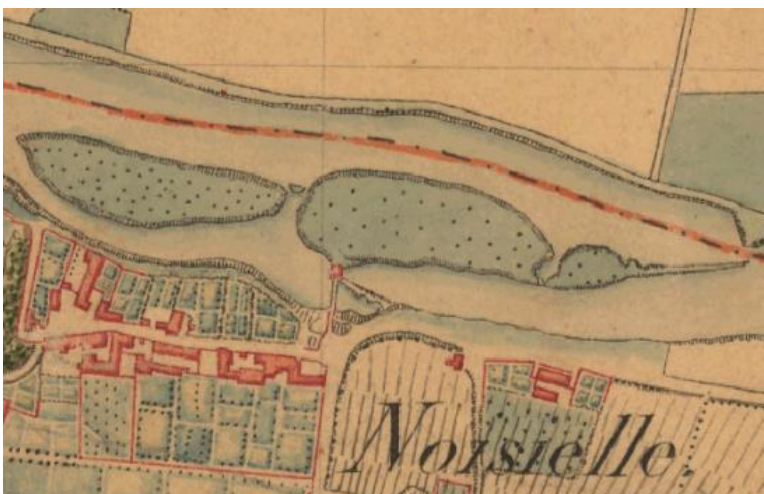


Fig. 2.6 Le barrage sur la Marne, à droite allant jusqu'à la berge de Vaires, contrôle mieux le flux de l'eau de la rivière en direction du moulin, l'aval est à gauche. Un second barrage apporte l'eau directement sous les deux piles du moulin.

Source : <http://www.lemarneux.fr/article-le-moulin-menier-de-noisiel-en-1842-114892031.html>

L'usine Menier possédait de nombreuses machines qui lui demandent plus d'espaces et lui exige la consultation d'un spécialiste de l'hydraulique, Louis-Dominique Girard (1815 – 1871), pour réaliser le projet finalement terminé en 1854-55. Émile-Justin Menier déposera plusieurs brevets : machine à broyer le cacao (1857), machine à emballer (1858), système de réfrigération Tellier (1870), emploi du froid artificiel (1876). (HISTOIRE : « Les Menier : de La droguerie pharmaceutique à L'industrie chocolatière »)

Le moulin existant s'agrandit. On construit une troisième pile afin que Girard installe deux roues-hélices, et l'usine va reproduire les éléments du précédent moulin sur deux piles. On peut y voir dans l'image suivante les deux hélices entre les arches remplaçant l'ancienne roue à aubes du moulin. En ajoutant une pile avec quatre ouvertures sous plancher, on obtient cinq fenêtres nouvelles sur trois étages. Ce qui donne, par rajout, une symétrie horizontale étonnante de : 3,2,3,2,3. L'ancien moulin n'était que de: 3,2,3. Nous sommes donc toujours avec ce deuxième moulin comme pour le précédent moulin sur deux piles nous verrons avec le N 3 la suite de l'extension. (Le marneux, n.d.)



Fig. 2.6 Image du moulin de Noisiel, 1852.

Source : <http://www.lemarneux.fr/article-noisiel-le-moulin-menier-de-1852-11531453.html>

Lors de l'agrandissement du moulin de Noisiel durant les années 50s, Émile-Justin Menier avait supervisé l'installation des laboratoires en vue d'explorer des directions nouvelles, en particulier dans le domaine de la chimie des colorants alors en pleine évolution. De 1860 à 1874, l'usine de Noisiel connaît de profondes transformations

nécessités par son développement qui commande une réorganisation totale du site. En outre, un vaste terrain proche de l'usine avait été acquis. En 1863 il le transforme exclusivement à la production en masse de chocolat alimentaire. (Passerelles, n.d.)

A partir de 1864, Jules Saulnier conçoit de nouveaux bâtiments très proches de l'usine, ordonnés selon un processus qui suit le déroulement de la fabrication et le structure. Pour suppléer l'énergie hydraulique en régime de basses eaux, il additionne une chaudière à vapeur et une élégante cheminée en briques (aujourd'hui détruite). La mise en place d'un barrage en 1869 permettra d'accroître la puissance des turbines du moulin qui sera reconstruit par Jules Saulnier en 1872.

Dans cette année, le moulin doit s'agrandir avec la construction d'une 4ème pile, afin de supporter la mise en place d'un moteur hydraulique. Simultanément, va se construire une nouvelle usine pour remplacer l'ancien. Il s'ajoute également deux roues à hélices à celles existantes. Le bâtiment bénéficie ainsi des dernières innovations techniques qui permettent de réaliser le premier moulin avec une charpente entièrement métallique, les murs de brique, ici non porteurs, ont une fonction de remplissage et d'isolation remarquable et aussi pour le raffinement de son décor. La quatrième pile ordonnant le complément des ouvertures, On rajoute : 5 fenêtres sur trois étages, soit 15 fenêtres... Dans le même style que le précédent moulin sur trois piles, rajout de 15 fenêtres au moulin à deux piles. « *Les développements faits sur le fer puddlé et le perfectionnement des laminoirs ont permis la fabrication de ces grands fers profilés en largement utilisés pour la façade du moulin.* » (CARTIER, 2001, p. 7)

Disposés autour d'une cour centrale et reliés entre eux par des passages en sous-sol, les nouveaux bâtiments se répartissent en deux ou trois sous-ensembles qui correspondent aux principales phases techniques d'élaboration du chocolat décrites par J.-M. Giraud (réception, stockage, triage et torréfaction des fèves de cacao, séchage, pulvérisation du sucre, broyage, mélange de la pâte de cacao et du sucre, malaxage, dressage [répartition homogène de la pâte de chocolat dans le moule], refroidissement, démoulage, emballage, expédition). (HISTOIRE : « Les Menier : de La droguerie pharmaceutique à L'industrie chocolatière ») Le bâtiment est conçu pour arbitrer le broyage de chocolat et cacao. Le sous-sol et le premier étage sont exclusivement occupés par les organes de transmission afin de mettre les ouvriers à l'abri de tout accident. Au rez-de-chaussée sont installées les broyeuses à chocolat. Au deuxième étage les moulins et les raffineuses servent à broyer le cacao. Tandis que les mélangeuses sont utilisées pour le mélange de

sucré et de cacao. Au troisième étage sont installés les termes dans lesquels sont déversés partie du cacao et du sucre.⁴

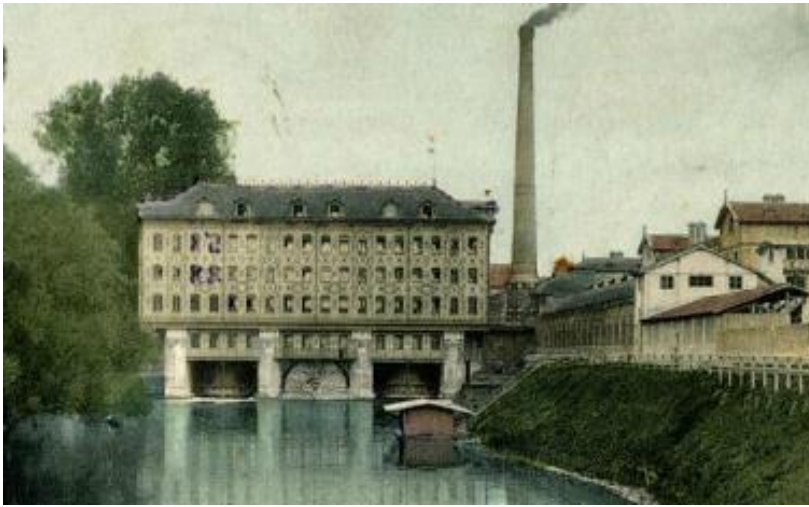


Fig. 2.7 Le dernier moulin de Menier en 1872. Source :

<http://www.lemarneux.fr/article-menier-le-dernier-moulin-de-noisiel-en-1872-115492273.html>

Le bâtiment d'entrée, moulin, bâtiments industriels à pans de fers hourdés de briques, décor géométrique (céramiques polychromes), cheminée 1900 à motifs polychromes, bâtiment 1900 dit la Cathédrale, pont en béton fretté. Bien visible au centre la grande hélice perpendiculaire au débit de l'eau, ainsi que les deux turbines horizontales à gauche et à droite de l'hélice.

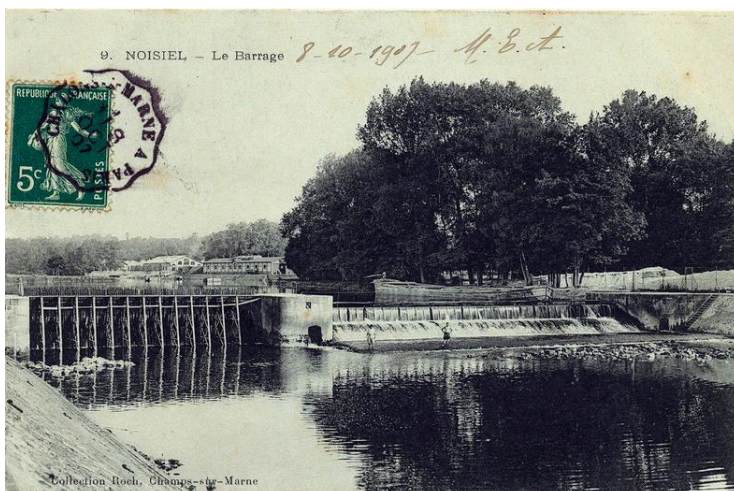


Fig. 2.8 Le barrage. Date : 1902.

Source : "Galeries de l'Epistolaire"

⁴ « Au fil de l'eau, au fil du temps » Graphique ancien qui montre les caractéristiques principales du dernier moulin construit par Menier. Fonds Menier (Nestlé, France) Association NOISIEL, Ville et Histoire.

En 1875, la roue hélice, côté usine est démontée et remplacée par une seconde turbine à siphon pour augmenter considérablement la capacité énergétique du moulin Saulnier avec les travaux envisagés sur ce dernier. Ce qui n'empêche pas Mr. Menier de vouloir diversifier ses sources d'énergies. Trois moteurs hydrauliques sont installés dans l'usine. Ceux-ci mettent en mouvement l'ensemble des appareils de nettoyage, broyage, malaxage, nécessaire à la fabrication du chocolat. Le dispositif fait apparaître une roue dentée horizontale mise en mouvement par l'axe verticale de la turbine. Quelques améliorations ont été apportées, ainsi le tableau électrique laisse supposer qu'une partie de l'énergie mécanique était transformée en énergie électrique. Également visibles les alternateurs accouplés chacun par une courroie à une turbine.

Le chemin de Fer, à l'époque était en pleine expansion. L'usine possédait même son propre réseau. Ce qui lui permettait d'acheminer les matières premières au plus près du site de production, et d'envoyer par ce même réseau, sa production. Ce schéma de circulation permettait aussi aux fermes qui alimentaient la chocolaterie en matière première tel que les céréales, d'apporter leur production rapidement. En effet, l'importante ferme du buisson est connectée directement au chemin de fer Menier, et les fermes qui se trouvent aux alentours peuvent profiter de ce système. Ce chemin de fer est relié à la ligne sncf Paris-Belfort qui est un axe majeur et qui permet d'inonder facilement le marché dans le monde entier en rejoignant les grands ports français.

Le transport fluvial est aussi important à l'époque, comme le prouve le Canal de Chelles, construit pour contourner la chute de Noisiel et éviter également des eaux peu profondes. Cependant ce type de transport sera peut utiliser par Menier qui préférera le chemin de fer.

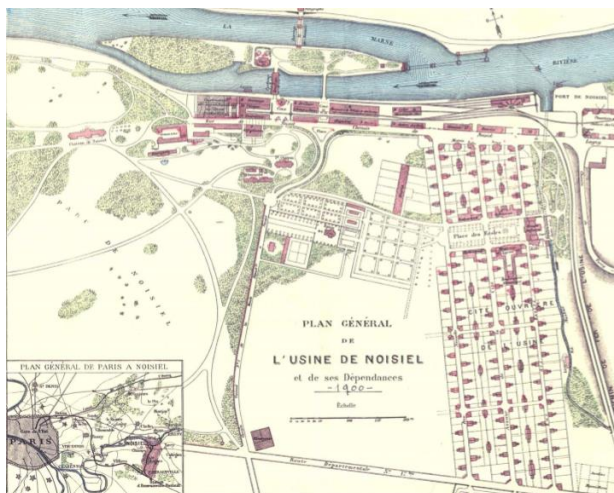


Fig. 2.9 Plan General de L'usine de Noisiel.

Date 1900. Source : Archives Nationales de France.

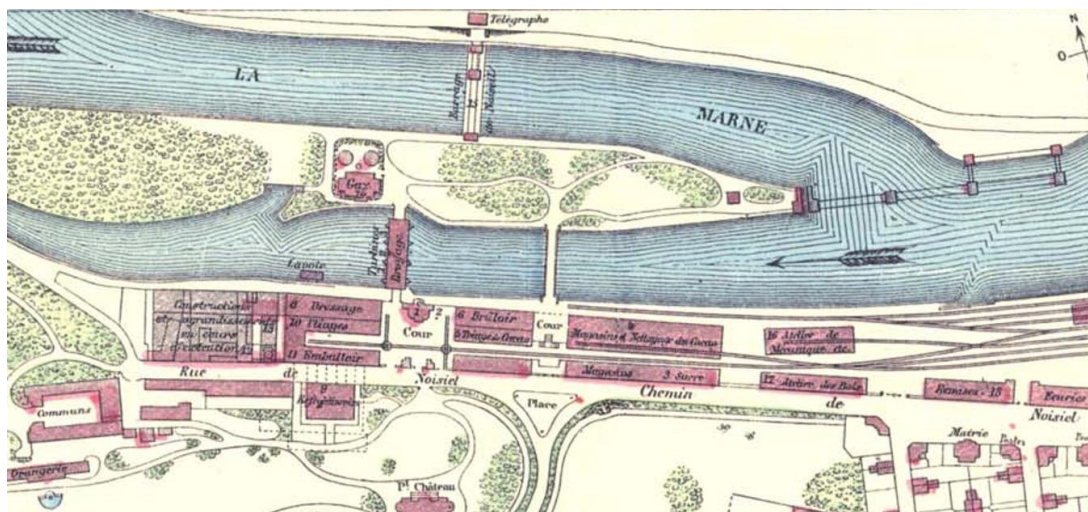


Fig. 2.10 Plan General de L'usine de Noisiel. Date 1900. Source : Archives Nationales de France.

Entre 1906 et 1908, la construction de l'immense bâtiment de la « nouvelle chocolaterie », la « cathédrale », et de la passerelle de 44,50m qui enjambe la Marne et relie la « cathédrale » (où s'effectuait le mélange sucre et cacao) à l'atelier de dressage. Tout sous un style éclectique, mais de certaine manière il y a une intention d'utiliser les nouveaux concepts d'espaces illuminées de manière naturel, propres de l'esthétique industriel que va commencer se développer à partir de cet époque-là. Ces travaux furent réalisés à 1908, Sauvestre ayant beaucoup collaboré avec le cabinet Eiffel pour la décoration de la « cathédrale ». Le bâtiment de dressage fut agrandi par Louis Logre en 1909. (HISTOIRE : « Les Menier : de La droguerie pharmaceutique à L'industrie chocolatière »)



Fig. 2.11 Vue de la « nouvelle chocolaterie » avec, au premier plan, à gauche la « cathédrale » et la passerelle la reliant au bâtiment de dressage ; au second plan, le moulin Saulnier. Source : HISTOIRE : « Les Menier : de La droguerie pharmaceutique à L'industrie chocolatière ». VIEL, Claude.

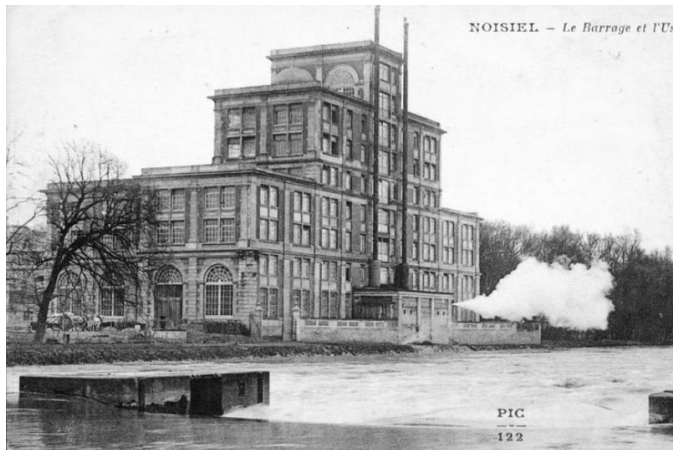


Fig. 2.12 Vue de l'ouïre façade de la nouvelle usine de chocolat en face du barrage. Source : www.bernard-garnier.piwigo.com



Fig. 2.13 Entrée a l'usine Menier. Source : www.bernard-garnier.piwigo.com



Fig. 2.14 Vue aérienne du site industriel de Menier. Source : www.bernard-garnier.piwigo.com

L'architecture industrielle rationnelle :

Ce sont les bâtiments dits « standards » dont la forme rationalisée permet d'accueillir différents types d'activités. En considérant que ces bâtiments ont été conçus dans le seul but de produire, ils ont été traités avec un minimum d'esthétique ; de sorte que, bien que

l'histoire industrielle ait été associée à la pollution et aux grands problèmes sociaux ; il ne donnera pas à l'image de la ville le sentiment du rejet, mais plutôt un symbole d'identification du progrès. Généralement, ces bâtiments ont une forme simplifiée, et un caractère répétitif et sont construits en grand nombre sur le territoire. Un marquant tissu rectangulaire avec une certaine quantité des fenêtres dont la forme dépend de la résistance des matériaux de construction utilisés et les toits des bâtiments à pignon en pente raide. « Leur conception a révolutionné le monde de l'industrie, qu'elle est le fruit d'une réflexion poussée, utilisant des techniques constructives ingénieuses pour développer des espaces rationalisés et multifonctionnels répondant à une logique de production globale. Au passage du temps, les maçonneries en brique ont été de plus en plus souvent associées à des structures et charpentes métalliques, puis au béton armé ». (Reconversions. L'architecture industrielle réinventée, mai 26, 2015) Dans ce groupe se trouvaient :

- la Biscuiterie Pernot (Dijon) construite en 1870
- la Biscuiterie Lefèvre-Utile (Nantes) construite 1886.

À partir des années 70, les théories naissantes au début du siècle ont commencé à être assimilées avec l'intérêt de montrer des images plus modernes, associées à la publicité et à l'expression de la prospérité qui seraient si importantes pour le gain de la terre sur le marché. Les bâtiments industriels commencent à être construits de telle sorte que leur apparence s'éloigne des volumes classiques avec leurs cheminées et leurs toits inclinés. Les programmes qui régissent la conception des entrepôts et des constructions industrielles en général, sont fortement basés sur les critères de flexibilité spatiale, d'économie et de standardisation, sur la richesse d'un espace redéfinissable temporairement. D'une certaine manière, ces programmes constituent une norme pour le type de productions de "léger" où les considérations techniques sont plus faibles par rapport à d'autres industries de productions plus complexes telles que "l'industrie lourde".

Dans ses grandes usines existait aussi la tendance à faire flotter là une sorte de drapeau à coté de avec la marque de l'entreprise. C'est le cas de :

la Biscuiterie Pernot (Dijon) en 1899.

En Italie on a trouvé l'exemple de l'usine Talmone :

La chocolaterie Michele Talmone a été fondée en 1850. Son premier emplacement était dans la Via degli Artisti, l'acquisition de la célèbre usine Moriondo et Gariglio. Conquise bientôt une bonne clientèle, l'usine déménage à via Balbis, à l'angle avec via Pinelli et corso principe Oddone; En même temps, il ouvre une boutique à via Lagrange. En 1880, l'entreprise a mis en place de nouveaux systèmes de prise d'eau et de canalisation pour le canal de Ceronda, si utiles pour les activités de nombreuses usines de la région de San Donato. En 1888, Henri, héritier Talmone, a enduré la ville un projet conçu par Angelo Marchelli pour l'agrandissement de l'usine, qui prévoyait une voile en maçonnerie avec l'inscription « chocolat Talmone » et médailles et récompenses reçus à expositions (ces derniers ont dû être fait, selon une photo de Mario Gabinio conservés aux Archives photographiques des Musées civiques, Bibliothèque de la Fondazione Torino Musei). Actuellement, malheureusement, aucune inscription n'est faite sur la voile. L'usine a été agrandi en 1895 et remaniée en formes Art Nouveau en 1904. En 1924, il a déménagé en France pour partager ses locaux avec d'autres entreprises (chocolat Bonatti et Gallettine Dora & Biscuits) le Venchi Unica. Le bâtiment a été transformé, après une rénovation radicale récente, qui a toutefois conservé les caractéristiques extérieures du bâtiment, en un immeuble résidentiel.



Fig. 2.15. Document d'exportations. Source : Archives de la Bibliothèque de Vénice.

La Chocolaterie Venchi

En 1878 Silvano Venchi fonda Silvano Venchi & C. dans une petite salle de via Artisti dans le village de Vanchiglia, un laboratoire utilisé pour la production d'amandes sucrées et de bonbons. Vingt ans plus tard, en 1898, suite à l'augmentation du nombre de clients et à la nécessité d'accroître la production, Venchi a déplacé son activité dans une autre pièce plus spacieuse, située à Via Artisti. La Venchi qui perfectionne progressivement l'organisation du travail et impose la production sur de grandes parties du marché est devenue en 1905 une entreprise anonyme, représentant l'une des principales organisations industrielles dans le secteur confiserie existant à Turin. La même année, le conseil d'administration de Venchi a décidé de construire une nouvelle usine à Corso Regina Margherita, qui occupe une superficie de plus de 12 000 mètres carrés et convient aux quelque 500 employés de l'entreprise. C'est un grand complexe industriel avec 12 départements de traitement pour la production de biscuits (biscuits et gaufrettes), de divers types de confettis (argent, amande et décoré), de bonbons (pastilles, réglisse), chocolat et autres produits de confiserie (barres de canne à sucre, confitures spéciales et tampons en caoutchouc). Une production confiée en grande partie au travail féminin, le soi-disant "candyie", que la direction, équipe en uniforme de travail avec des lignes simples pour inspirer un sentiment d'efficacité et de sympathie de l'ordre. En 1934, Venchi fusionne avec U.N.I.C.A. se transformant en Venchi - Unica. (ALLASIA, 2000)



Fig. 2.16. Vue aérienne des nouveaux bâtiments conçus pour la fusion de Venchi et Unica. Source : Archives de la Bibliothèque de Vénice.

CONCLUSIONS

Conclusions

Plusieurs faits historiques et économiques ont conditionné la production industrielle pâtissière. A partir de la naissance de grands centres urbains où la nourriture est devenue dépendante d'une chaîne compliquée qui est passée des matières premières au marché, en assurant la fourniture assidue d'une variété d'aliments dans des conditions hygiéniques et de conservation. L'industrie alimentaire, et notamment pâtissière dans plusieurs régions est passée du stade artisanale à celui prenant avantage des avancées technologiques. L'intégration des méthodes de production et des technologies de pointe, a permis de répondre à la demande croissante des consommateurs au plan mondial.

Le patrimoine industriel dans tous ces regards a été toujours lié au développement des sciences et avancées technologiques. La mise en relation de l'économie, de l'architecture, du paysage, avec les évolutions sociales, a permis un meilleur développement des activités industrielles.

Maintenant il est possible de comprendre sa grande valeur dans la cadre D'échanges culturels entre les pays. Son rôle pendant les guerres D'Independence peut être perçu comme substance alimentaire, mais également comme élément de nationalisme. La pâtisserie industrielle a donné la possibilité aux grandes masses des consommateurs en tant que élément d'accès égalitaire et source de bonheur et d'emploi dans la mémoire collective de la grande partie de la population, soit européenne voire mondiale.

BIBLIOGRAPHIE :

Italie

- <https://www.alinari.it/it>
- La bomboniera nel tempo, Milo, Bari. G. Cefariello Esposito. 1991
- I confeti nella storia e nella letteratura, La Cita, Sulmona. M. Esposito. 1990
- I confeti di Sulmona fra storia e folklore. F, Cercone. Accademia degli Agghiacciati, Sulmona. 1985.
- Pasta e cioccolato : dall'archivio alla storia della Buitoni-Perugina. Annali de historia dell'impresa. 1988. Milano 1989. G, Gallo.
- Guillaume Sgherri; Centre français du commerce extérieur. Direction des produits agro-alimentaires.
- <http://siusa.archivi.beniculturali.it>
- Le marché des PAI, produits alimentaires intermédiaires : un panorama des fournisseurs de l'artisanat et de l'industrie.
- La Cuisine italienne réinventée / Gualtiero Marchesi ; [traduit par Odile Wattinne] Traduction de : La Mia nuova grande cucina italiana
- Lo scaffale del gusto [Texte imprimé] : guida alla formazione di una raccolta di gastronomia italiana (1891 - 2011) per le biblioteche / di Rino Pensato e Antonio Tolo ; con la collab. di Adele Blundo ; contributi di Tullio Gregory e Massimo Montanari
- Il gusto della letteratura [Texte imprimé] : la dimensione gastronomico-alimentare negli scrittori italiani moderni e contemporanei / Dora Marchese ; presentazione di Simonetta Agnello Hornby

Portugal

- «Fabrico Próprio. O design da Pastelaria semi-industrial portuguesa» autores: Fréderico Duarte, Pedro Ferreira e Rita João.
- Reffóios, Margarida, Saber e Sabor Medieval. Lisboa: Caleidoscopio, 2010
- AA. VV. Livros portugueses de cozinha. Lisboa, Biblioteca Nacional de Portugal - Ministério da Cultura, Vol. 29 del Catálogo de la BNP, 1998
- Editada por el Grémio Nacional Dos Industriais De Confeitaria E Conserva De Frutas; Dir. Acácio G. Almeida.
- SOUSA, Dina - Doçaria conventual de Coimbra. Lisboa: Colares, 2011
- Arte nova e curiosa para conserveiros confeiteiros e copeiros. Sintra: Colares editora, [2004]. Estudo e actualização do texto de 1788 por Isabel M. R. Mendes Drumond Braga
- Horácio Marçal - Doçaria monástica, regional e popular na área distrital do Porto. Revista de etnografia. Vol. 14, tomo 1 (Jan. 1970), p. 83-117.
- RIBEIRO, Emanuel – O doce nunca amargou. Sintra: Colares, 1992.

- FERNANDES, Isabel Maria, FARIA, maria Adelaide Sampaio da Névoa – Receitas da casa do Mosteiro de Landim. Guimarães: Despertar Memórias, 2011, p. 115
- Carlos Consiglieri e Marília Abel, A Tradição Conventual na Doçaria de Lisboa, Sintra, Colares Editora., 1999
- Guia de Portugal, Fundação Calouste Gulbenkian, 2ª edição, 3º Volume, I Beira Litoral, Coimbra, Gráfica de Coimbra, 1984
- D. Sebastião Pessanha, Doçaria Popular Portuguesa, Sintra, Colares Editora, 1997
- Anuário de confeitaria / Cadbury Portugal. Carnaxide : C.P., 2000.
- A indústria de confeitaria em Portugal / Mário Gomes dos Santos. Lisboa : [s.n., 1957
- Estatutos do Grémio Nacional dos Industriais de Confeitaria. Lisboa : Tip. J. Gomes Monteiro, 1939
- Localização do emprego industrial [Material cartográfico] : sector - 31 indústrias da alimentação, bebidas e tabaco / Secretaria de Estado do Planeamento, Centro de Estudos de Planeamento fabricantes
- Manual de técnicas de cozinha e pastelaria / Delfim Soares... [et al.] ; coord. Paulo Revês ; fot. Delfim Soares, [et al.] ; rev. António Araújo ; [org.] Turismo de Portugal
- A loja dos doces / Rosie Banks ; trad. Mafalda Acebey. 1a ed. Lisboa : Jacarandá, 2015. ISBN 978-986-8827-17-3.
- Reinventing a bakery through customer experience [documento electrónico] / Gonçalo Raposo Félix ; orient. João Borges de Assunção, Paulo Alexandre Gonçalves Marcos. Lisboa : Católica Lisbon, School of Business & Economics, Universidade Católica Portuguesa, 2013.
- Pão, mel e amor / Jenny Colgan ; trad. Marta Pinho ; rev. Natália Garcia. 1a ed. Alfragide : Quinta Essência, 2015. ISBN 978-989-7413-57-5.
- Arte de viver em Portugal. 1994 . Stoop, Anne de; Darblay, Jérôme; Champenois, Caroline; Sampaio, Aureliano

France

- La belle histoire du chocolat Poulain par Jean Chavigny, livre du centenaire, 1948. Page 40.
- Cartier (Claudine), Noisiel, la chocolaterie Menier, Images du patrimoine, Lieux dits, 2001, p. 7
- Woronoff D., Histoire de l'industrie en France, Paris, Seuil, 1994, p. 250
- Histoire d'une entreprise familiale au XXe siècle : "la biscuiterie St Michel. Caroline Breheret; Pierre Guillaume; Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, (Institut d'histoire économique et sociale PARIS1-IHES. Paris, 75005 France)
- Nouvelles techniques biscuitières et pâtisseries : conférences du symposium international, 8-9-10 novembre 1983, Paris /Author: Jean Prud'homme; Association pour la promotion industrie-agriculture.; Union intersyndicale de la biscuiterie. (Bibliothèque nationale de France BnF Paris, 75013 France)

- Pâtisserie industrielle et biscuits : rapport du voyage d'études effectué aux Etats-Unis en 1951 par une Mission britannique de productivité représentant la pâtisserie industrielle et les biscuits : traduction Author: Union nationale des fédérations et syndicats de la biscuiterie.; Association française pour l'accroissement de la productivité. Publisher: Paris : S.A.D.E.P., 1953.
- Conférences : données aux cours du cycle ... 1970. I, Certains additifs chimiques. Author: Centre technique de l'Union de la biscuiterie (France),
- • Une histoire de la Beauce. 1789-1989, le temps des mutations / Michel Aubouin - 1995-1997.... (Sur les mutations de la France apres la Revolution francaise et tous le devenirs, parle sur le traitement de la patisserie et la population aussi en respectant a ces aspects,)
- Les métiers de l'artisanat / Michel Bénichou et Nadia Pasquier – 1983
- La consommation (6 éd. mise à jour) / Maurice Lengellé – 1980
- La grande histoire de la pâtisserie-confiserie française [Texte imprimé] / S. G. Sender et Marcel Derrien . Publication : Genève ; [Paris] : Minerva, 2003
- Boulangers artisans de demain [Texte imprimé] : l'hypothétique mariage de la tradition et du progrès / Guy Boulet . Publication : Rouen : Institut national de la boulangerie-pâtisserie, INBP ; Paris : l'Harmattan, 1992
- Petit traité d'ethno-pâtisserie [Texte imprimé] / Nina Barbier, Emmanuel Perret Publication : Paris : Lattès, 1997
- LU: une usine à Nantes / Ministère de la culture et de la communication, Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, [Région Pays de la Loire] ; textes, Jean-Louis Kerouanton ; fotogr., Denis Pillet, Bernard Renoux

Abstract

Many communities in Cuba were born to support sugar cane plantations. The deactivation of most of the industries that gave birth to these communities has also gradually led to the loss of its traditions and lifestyles and identities. Today, the consequences are catastrophic for the economy, society, urbanism and culture of those territories and their inhabitants. To preserve the collective memory of these cities is now, an imperative situation.

This work focusses to promote the industrial heritage of the city of Cárdenas. To achieve this objective, an exhaustive study have carried out. This study includes the analysis of a theoretical framework of European cases in the conservation and rehabilitation of industrial landscapes and heritage. Moreover, the recognition of Cuban historiography on the sugar cane industry that represented a crucial element for the success of this research. These topics have gave the basic of heritage interpretation.

These analyses has given the foundations to identify key elements that allowed the creation of a program to design a cultural itinerary about rum and sugar cane productions in the city of Cárdenas. The implementation of this project should allow the community to recover its industrial culture and the creation of new social dynamics based on their history. The implementation of this project can serve also as a reference for similar cases in Cuba.

key words: cultural landscape, industrial heritage, route, itinerary, sugar canne, Cárdenas, Cuba, waterfront.

Résumé

Nombreuses communautés à Cuba, sont nées pour soutenir les plantations de la canne du sucre. La désactivation de la plus part des industries qui ont donné la vie à ces communautés, ont causé aussi graduellement la perte de ses traditions et modes de vie, de ses identités culturelles ; raison pour laquelle l'intérêt de reconnaître son caractère patrimonial a également disparu. Aujourd'hui, les conséquences sont catastrophiques pas seulement aux niveaux économiques, mais aussi aux sociaux, urbains et culturels. Préserver la mémoire collective de cette ville est une situation impérative.

Ce travail a pour objectif principal la valorisation du patrimoine industriel de la ville de Cárdenas. L'étude du cadre théorique, des cas européens sur la valorisation du patrimoine et la récupération des paysages industriels et l'historiographie cubaine sur l'industrie de la canne à sucre ont été réalisés. À partir de ces sujets, les bases de l'interprétation du patrimoine ont été obtenues.

À la suite des recherches, la conception d'un itinéraire culturel sur la production de rhum et de sucre de canne dans la région a été proposée. La mise en œuvre de ce projet devrait permettre à la communauté de retrouver une partie de son identité, de nouvelles formes de développement durable et de servir de référence pour des cas similaires à Cuba.

key words: paysage culturel, patrimoine industriel, itinéraire, route, canne à sucre, Cárde-