



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE,
GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ

**LAUREA MAGISTRALE IN
TECNICHE, PATRIMONIO, TERRITORI DELL'INDUSTRIA -
TECHNIQUES, PATRIMOINE, TERRITOIRES DE L'INDUSTRIE**

MASTER ERASMUS MUNDUS TPTI

TESI DI LAUREA
Mémoire de Master

LE SYSTÈME DE TRANSPORT INTÉGRÉ DE LA VALLÉE D'ABURRÁ À MEDELLÍN, EN
COLOMBIE. LEVIER DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET OBJET PATRIMONIAL
DES *PAISAS*.

THE INTEGRATED TRANSPORTATION SYSTEM OF THE ABURRÁ VALLEY IN
MEDELLÍN, COLOMBIA. LEVER OF TERRITORIAL DEVELOPMENT AND HERITAGE
OBJECT OF THE *PAISAS*.

Relatore: Prof. Giovanni Luigi Fontana

Laureando: Eduardo José Calle Vélez
matricola: 1211354

Anno Accademico 2019/20

« Toute production est à la fois destruction. Ce fait peut rester masqué aussi longtemps que la production s'abstient d'opérer une ponction irréversible sur les ressources naturelles. Jusque-là, ces ressources semblent inépuisables, elles se renouvellent par elles-mêmes : l'herbe pousse, tout comme les mauvaises herbes. Les effets de la destruction donnent l'impression d'être totalement productifs ; mieux encore, la destruction est la condition sine qua non de la production. Il s'agit d'un effort sans fin. Cet effort est indispensable. La nature n'est pas bonne pour l'homme, elle ne lui est pas offerte comme un jardin planté pour sa jouissance. La vie de l'homme sur terre est précaire et a besoin, pour se développer, de déplacer certains équilibres de l'écosystème. »

André Gorz, ÉCOLOGIE ET LIBERTÉ.



Installation de la caténaire sur la ligne A pendant le processus de construction du Métro. Source : Extrait du livre *L'histoire de ma station : Trames et tronçons du métro*, vol. II.

PLAN

INTRODUCTION	5
Définition du sujet.	5
État de la question.	6
Sources et méthodes d'étude.	9
Présentation de la problématique.	10
I. L'HISTOIRE TERRITORIALE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DE LA VALLÉE D'ABURRÁ.	16
I.I. La Vallée d'Aburrá : de la ville à la métropole.	18
Histoire de la création de Medellín.	18
L'industrie électrique.	25
I.II. Histoire du Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá.	35
Le tramway.	35
Le métro.	37
I.III. Le paysage urbain.	40
Paysage technique.	40
Paysage technique et patrimoine.	43
Paysage technique et social.	48
II. LA « CULTURE MÉTRO », PRATIQUES SOCIALES ET PRATIQUES CULTURELLES.	53
II.I. La « Culture Métro ».	54
II.II. Pratiques sociales.	55
II.III. Pratiques culturelles.	57
III. LE SYSTÈME DE TRANSPORT INTÉGRÉ DE LA VALLÉE D'ABURRÁ COMME RÉFÉRANT NATIONAL ET INTERNATIONAL.	59
III.I. MétroCables en Amérique Latine.	59
III.II. Projet archivistique pour le Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá.	62
III.III. Proposition artistique avec la communauté pour la valorisation du réseau du Métro.	68

CONCLUSION	71
BIBLIOGRAPHIE	73
ANNEXE : Projet tutoré.	76

INTRODUCTION

DÉFINITION DU SUJET

Ce mémoire propose une étude sur la transformation territoriale de Medellín, Colombie. Cette ville a eu une importante croissance sociale et touristique grâce au développement de ses infrastructures de transport public durant les trois dernières décennies. Avec l'installation du Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá, qui comprend l'unique métro du pays (qui s'est imposé comme l'un des plus modernes, efficaces et propres de la planète) et les téléphériques qui connectent les populations les plus éloignées dans les versants des montagnes avec le centre de la ville, Medellín est devenue un grand référent latino-américain sur beaucoup d'aspects et de nombreuses personnes y viennent du monde entier.

Il y a de plus en plus de touristes et il est nécessaire de planifier une accessibilité au système ainsi qu'une communication adéquate pour accompagner les visiteurs, tout en préservant son utilisation par les habitants de la ville eux-mêmes. En raison du fait que Medellín n'est pas une ville historique principale, si ce n'est quelques bâtiments d'importance historique et architecturale dont certains ont été conçus par des architectes européens, il n'y a pas de centre patrimonial trop grand à protéger. C'est pourquoi il semble possible et nécessaire de réussir à faire coexister les expressions patrimoniales et l'identité locale, spécialement dans le centre-ville, avec l'infrastructure de la ville dédiée au public local et étranger.

De manière générale, la valeur de ce système est rattachée au niveau environnemental et social, mais également à d'autres valeurs comme l'esthétique et l'aménagement paysager. Au sein de la vallée d'Aburrá, les actions humaines - depuis la mise en place du système de transport - ont préservé sa verdure et dans une certaine mesure sa biodiversité grâce aux efforts importants de l'administration régionale. De plus, le patrimoine que représente le système est également immatériel en raison de la grande relation émotionnelle qu'il entretient avec ses usagers (le sentiment d'appartenance aux *paisas*¹ est systématique) aussi bien avec les habitants et qu'avec visiteurs de la ville.

¹ *Paisa* est une dénomination géosocioanthropologique désignant les habitants des régions colombiennes d'Antioquia, de Caldas, de Risaralda, de Quindío, du nord-ouest du Tolima et de l'est et du nord de la Vallée du Cauca.

La culture et le paysage en mouvement que le Métro de Medellín représente sont bien connus par les habitants de Medellín et également par les touristes. Comme ce métro est surélevé et non souterrain, le système avec ses deux lignes de métro, les cinq lignes de téléphériques (MétroCable), la ligne du Tramway et les deux lignes de bus intégrés (MétroBus) permet de voir presque toute la ville. Les piliers du métro et du couloir du tramway sont également devenus une importante galerie d'art urbain, permettant au système de s'intégrer à l'espace urbain et de reconnaître la « Culture Métro » à travers les expressions artistiques des créateurs locaux et étrangers.

Avec son Système de Transport Intégré, la Vallée d'Aburrá est devenue une réalité esthétique que nous contemplons tout en y vivant, à travers laquelle les espaces et les bâtiments publics de la ville ont également été améliorés. Il y a d'une part les stations du système qui sont reconnaissables comme centres d'activités importants en raison du nombre de connexions entre les éléments du réseau, et d'autre part des stations emblématiques, principalement dans le centre-ville, qui sont également très importantes pour la transformation urbaine et pour la mémoire collective de la population.

Avec le tramway et les bus, nous avons une vraie perspective de ce qui se passe dans l'environnement urbain parce qu'ils sont au niveau de la rue. Mais avec le métro surélevé (qui permet de regarder la ville d'une hauteur d'environ quinze mètres) et surtout avec les téléphériques, il est nécessaire de valoriser l'opportunité d'avoir une perspective générale de la vallée entière, d'être en mesure de voir tous les coins de celle-ci et de réaffirmer la principale réalisation du développement territorial durable qui est l'intégration de toutes les communautés dans l'activité quotidienne de la ville.

ÉTAT DE LA QUESTION

Bien que peu d'études aient rigoureusement mesuré l'impact des investissements dans les transports urbains en Amérique Latine et dans les Caraïbes, les travaux disponibles montrent de manière générale leurs effets socio-économiques et environnementaux.

L'étude réalisée par la *Banco Interamericano de Desarrollo*² en 2018 présente la mobilité urbaine dans la région comme un défi majeur et propose de tirer les leçons du passé pour améliorer les futurs investissements dans les transports urbains, ces derniers étant destinés à améliorer la vie dans les villes. Ce travail analyse les impacts des projets de transport urbain dans les villes de la région et plus spécifiquement les impacts socio-économiques de ces derniers, en partant du système de transport rapide des autobus à Lima et en allant jusqu'aux téléphériques à La Paz. Il traite également des innovations commerciales perturbatrices du secteur privé déclenchées par la technologie qui rénovent le futur des transports urbains.

Les services de mobilité par le biais d'applications sont devenus de plus en plus populaires et déclenchent un débat sur comment ils affectent la mobilité urbaine. Pour leur part, les banques multilatérales de développement qui travaillent avec le secteur privé se sont positionnées pour soutenir les innovations en matière de transport qui contribuent à rendre les systèmes de transports en commun efficaces. Cela est dû au fait que la capacité des agences de transport à évaluer l'efficacité de leurs projets a été entravée par des systèmes coûteux de collecte de données. De même, la plupart des évaluations du secteur ont été basées sur des simulations des avantages du transport direct, telles que les économies de temps de voyage ou la réduction des coûts d'exploitation du véhicule.

D'autres études récemment publiées par la *BID Invest* et la *BID* analysent les données disponibles sur les impacts du développement des interventions dans le domaine des transports urbains dans le monde entier. Ces études ont montré, par exemple, que la construction de trains métropolitains et de systèmes de transit rapide d'autobus a des effets importants sur l'emploi des femmes, ou bien encore que les économies de temps réalisées grâce au système de téléphériques peuvent se traduire par des résultats de bien-être mesurables comme l'augmentation du temps pour l'éducation ou les loisirs (La Paz, Bolivie) et la baisse des taux d'homicide dans les quartiers qu'il traverse (Medellín, Colombie).

² Patricia Yañez-Pagans et al., *SYSTÈMES DE TRANSPORT URBAIN EN AMÉRIQUE LATINE ET DANS LES CARAÏBES : LEÇONS ET DÉFIS*. Une partie de la série *BID Invest* : Développement par le secteur privé, 2018.

Dans le livre *Entre rieles y cables*³ et à l'occasion de l'inauguration du nouveau tramway d'Ayacucho en 2015, une rétrospective historique du transport dans la région et en particulier du tramway ancien de Medellín qui a fonctionné jusque durant l'année 1951 a été réalisée. On y pose l'hypothèse que la transformation que connaît la ville en matière de mobilité n'est pas simplement un ouvrage d'infrastructures, mais aussi « qu'il y a derrière un désir de mobilisation qui a un impact culturel, qui consiste à se tourner vers le centre-ville, à reconnaître les différences et à respecter l'autre, à prendre soin du public, à encourager le tourisme, à miser sur la mobilité durable et l'inclusion sociale »⁴. En définitive, ce sont des œuvres qui cherchent à générer des processus positifs pour les citoyens où le piéton est maintenant privilégié dans la vie quotidienne de la ville. La mise en place du nouveau tramway s'ajoute à l'attention internationale que Medellín avait déjà reçue avec l'inauguration du Métro il y a vingt ans et en 2004 avec l'opération du premier MétroCable pour le transport massif de passagers. Il s'agit de systèmes qui ne polluent pas, qui présentent de multiples avantages (en particulier pour les populations les plus vulnérables) et qui représentent des modèles de transformation urbaine dont le succès réside dans le partenariat entre les citoyens et les grands travaux d'infrastructure.

Pour sa part, le sociologue Juan Álvaro González Vélez⁵ se focalise sur l'histoire des MétroCables et réalise une compilation des expériences acquises tout au long de la planification, de la construction et de l'exploitation du système. L'auteur réalise également un recensement de recherches nationales et internationales sur le succès qu'a eu pour la ville de Medellín la mise en place de ce nouveau et inclusif système de transport de masse, au sein duquel s'intègrent des thèmes tels que la justice spatiale, les effets sociotechniques du système, la formation citoyenne, l'étude du territoire et le modèle de sensibilisation dans la Culture Métro.

Au début de ce projet, si les fondements techniques et mécaniques étaient déjà connus depuis le début du XX^e siècle en raison du développement des industries charbonnière et cafetière d'Antioquia, sa mise en œuvre en tant que transport de masse de passagers était nouvelle, passant d'un projet conçu comme une formule de mobilité à une solution sociale. De là naquit le terme

³ ENTRE RAILS ET CABLES, Publication de l'*Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.*, Direction des communications et des relations publiques, 2015.

⁴ Ibid., p. 4.

⁵ Juan Álvaro González Vélez, TISSU SOCIAL DES MÉTROCABLES : une histoire pionnière à Medellín de mobilité écologiquement durable et socialement inclusive, Métro de Medellín, 2016.

« Ingénierie sociale » comme une nouvelle branche de l'ingénierie qui fut inventée à Medellín à travers le développement de cette nouvelle technologie. Celle-ci a apporté des avantages économiques, de qualité de vie et d'amélioration des chances importante à toutes les communautés. En couvrant une zone beaucoup plus vaste avec le modèle de Plan Urbain Intégral elle a eu un impact urbanistique et social sur des secteurs voisins qui présentaient de grandes insuffisances de tous ordres.

Par rapport à l'usage de la photographie pour la conservation et la divulgation du patrimoine qui constituera l'un des sources principales de ce travail, lors des journées professionnelles du patrimoine « Photographies numérisées – Photographie numérique : problématiques patrimoniales » organisées par le Ministère de la Culture français⁶, conservateurs et responsables de collections et fonds, restaurateurs mais également photographes, plasticiens, juristes et utilisateurs ont débattu de l'évolution de la photographie depuis la divulgation du procédé en 1839, lequel à la croisée de l'art, de la technique et de la science n'a eu de cesse de se réinventer.

Cette analyse nous permet de conclure que la photographie s'est matérialisée sur de nombreux supports, dans de nombreux formats et sous différentes formes et que depuis près de trois décennies sa mue est plus profonde. Les procédés et outils analogiques sont peu à peu supplantés par les techniques numériques. Les photographes ont vu leur métier évoluer et leur atelier se transformer. « Les ordinateurs, scanners et imprimantes ont investi l'espace, les fichiers se sont substitués aux négatifs, la consultation sur écran a remplacé la table lumineuse et la lecture de planches-contacts, les retouches sont permises par des logiciels, des métadonnées viennent incrémenter les fichiers images. Les données sont stockées sur des serveurs, des disques durs... »⁷. Cette évolution s'accompagne de nouveaux questionnements sur le statut des œuvres et objets produits, sur leur conservation et leur accessibilité dans le temps long comme sur leur valorisation.

SOURCES ET MÉTHODES D'ÉTUDE

Mes sources premières sont le fruit de mes recherches précédentes (approfondissement en Histoire de l'architecture et cours Histoire urbaine de la maîtrise en Histoire et Patrimoine culturel de la

⁶ Mise en ligne des captations vidéo : journées professionnelles "PHOTOGRAPHIES NUMÉRISÉES - PHOTOGRAPHIE NUMÉRIQUE : PROBLÉMATIQUES PATRIMONIALES", Ministère de la Culture – Direction générale des Patrimoines, en lien avec l'Institut national du patrimoine, Paris, les 10 et 11 octobre 2019.

⁷ Ibid.

maîtrise en Esthétique de la Faculté des Sciences Humaines et Économiques de l'Universidad Nacional de Colombia vues comme une option au diplôme d'Architecture), qui ont une grande relation thématique avec ce travail.

L'autre source principale de ce travail est la photographie, celle que l'on retrouve dans deux types de médias : les journaux locaux comme source historique et sociale par excellence et les réseaux sociaux, dont Facebook ([@metrodemedellin](#)) et Instagram ([@metrodemedellin](#)) pour la part accordée au Système de Transport Intégré et qui nous offrent un accès innovant à l'histoire récente et à l'actualité de celui-ci. Ces derniers, grâce au travail de recensement des *community manager* et des *followers*, permettent d'obtenir des représentations de tous les éléments du système, du paysage urbain lié à celui-ci et des pratiques sociales et culturelles qui sont associées.

Cette recherche est fondée sur ma propre pratique du Métro en tant qu'utilisateur et ma participation à un groupe *facebook* appelé l'Histoire photographique de Medellín - HFM ([@historiafotograficademedellin](#)). Ce groupe *facebook* mène une enquête sur les perceptions et la mémoire individuelle liées à l'histoire et à l'utilisation du système, afin de nous permettre de vérifier l'hypothèse de l'existence d'une mémoire collective qui s'est construite au fil des années et de pouvoir faire certaines suggestions de valorisation du réseau métropolitain à l'avenir. Cet état de fait m'a permis de rassembler la plupart des photographies utilisées dans ce travail, dont j'ai pu retrouver la source principale dans l'important patrimoine photographique de la ville pour l'Amérique Latine et le monde entier grâce notamment aux archives numériques de la Bibliothèque Publique Pilote de Medellín.

PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

La ville de Medellín est connue dans le monde entier. En effet, les références à cette ville ne sont pas rares et certaines, comme la violence des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix engendrée par le trafic de drogue, doivent être rappelées pour ne pas répéter une histoire qui nous a fait tant de mal physiquement et moralement. Parallèlement à cette histoire, il faut souligner les qualités et les expériences positives intrinsèques à Medellín et qui sont reconnues aux niveaux national et international. Parmi celles-ci, on dénombre le territoire *paisa* qui est identifié par son peuple sympathique et persévérant, en plus d'avoir un climat et un patrimoine culturel unique en raison de ses conditions géographiques où s'imposent les montagnes et les sources d'eau. En tant que

communauté entreprenante, la ville de Medellín et sa zone métropolitaine, c'est-à-dire la vallée d'Aburrá, ont été fer de lance au niveau national et latino-américain dans différentes industries importantes pour le développement de la région, dont l'industrie minière, l'industrie du café et l'industrie textile. (En 2019, Medellín a été officiellement présenté comme l'un des cinq nouveaux centres pour le développement de la quatrième révolution industrielle dirigée par le Forum Économique Mondial, le seul centre en Amérique Latine).

Cependant, cette obsession du progrès a conduit les administrations à négliger la conservation du patrimoine architectural et urbanistique de la ville. Il y a plusieurs cas connus et reprochés dans lesquels un enchantement pour la modernité a été privilégié au lieu d'une valorisation réelle et durable des bâtiments, rues et places qui ont été tout aussi déterminants pour son histoire et étendards d'une époque donnée. Medellín étant une ville relativement nouvelle et formée comme telle pendant le XX^e siècle, c'est particulièrement dans le centre de la ville que ce patrimoine n'a pas été mis en valeur et donc n'a pas été conservé.

C'est dans ce cadre que le Métro de Medellín et son réseau de services de transport intégrés développés à la fin du XX^e siècle représentent le symbole de la renaissance de la ville tant sur le plan territorial que social. C'est pour toutes ces raisons qu'il est fondamental de les valoriser comme un patrimoine qui, bien qu'il soit actuel, a déjà apporté à la ville de nombreuses reconnaissances internationales. Ils constituent aujourd'hui le visage du territoire comme celui de la population, identifiant Medellín à une ville moderne, innovante et ayant un attrait touristique. Sa valorisation doit partir de l'idée de sa nécessaire conservation pour les générations futures et en tenant compte des paramètres compétitifs dans le monde globalisé que nous connaissons depuis un certain temps.

Ce défi ne doit pas être considéré comme difficile à relever compte tenu du grand sentiment d'appartenance que les habitants de la région manifeste dès le moment de la mise en place du Système de Transport Intégré. En réalité, il est émouvant de constater que les *paisas* lui attribuent et identifient à travers sa matérialité leurs meilleures qualités. Son charisme et son attrait sous différents points de vue : esthétique, humain et imposant, font de la vallée d'Aburrá, et en général de toute la région *paisa*, une fierté pour ses habitants et un modèle à suivre en Colombie et dans le monde entier ; un digne représentant de l'énergie et de la force rafraîchissante et renovatrice que nous ne pouvons attendre que du soi-disant nouveau continent, l'Amérique.

Dans ce mémoire, le marketing territorial à travers la photographie propose de montrer l'histoire du transport publique dans la vallée d'Aburrá, ainsi que la qualité technique du système actuel et la valeur comportementale (celle des utilisateurs) qui lui est associée, comme un modèle à mettre en œuvre dans d'autres villes colombiennes et latino-américaines. En ce sens, les questions auxquelles ce travail entend répondre sont :

- Comment s'inscrit le Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá dans son environnement et comment est-il utilisé ?
- Comment le rôle du Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá interagit dans la configuration des pratiques sociales et culturelles ?
- Est-ce-que le Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá et la Culture Métro de Medellín peuvent être un référent aux niveaux national et international ?

La méthode utilisée pour répondre à ces questions spatiales, à leurs représentations et à leur pratique consiste en une approche visuelle. C'est avec la photographie vue comme source historique et avec sa relation à l'égard de la mise en images du savoir-faire que les gens peuvent communiquer directement la réalité, pas seulement du milieu physique comme simple illustration mais aussi des processus et des gestes humains qui autrement seraient transmis uniquement à travers l'oralité.

La photographie offre ainsi un véritable espace de visualisation de procédures techniques complexes. Comme outil didactique, elle peut être un moyen de diffuser le développement du territoire, son identité et des savoirs pratiques dans lesquels les gestes des opérateurs ou des utilisateurs du Système de Transport Intégré soient facilement reproductibles et clairement compris par les observateurs.

RÉSUMÉ

L'objectif de ce travail est de montrer le développement territorial et social de la région *paisa* en Colombie. Sa géographie et ses ressources naturelles ont fait d'Antioquia un département qui s'est construit grâce au progrès et au métissage typique de l'Amérique Latine d'après la conquête espagnole. Mais c'est dans les dernières décennies et grâce au Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá que la ville de Medellín, et plus exactement toute sa zone métropolitaine, a connu une ère de changement accompagnée de l'espoir et de la vigueur qui ont toujours caractérisé sa population.

Nous nous attarderons dans un premier temps sur l'histoire de cette région avant de s'intéresser à celle de la création de Medellín pendant le XX^e siècle, ses défis et succès comme une ville entreprenante principalement dans le développement de différentes industries qui l'ont fait exceller aux niveaux national et international. Ensuite, nous verrons comment la création du Métro de Medellín, puis celle du Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá ont permis à la ville de se consolider et de devenir un exemple à suivre, un cas exceptionnel de résilience, qui a en retour renforcé la propre identité de la région. Ce système a consolidé le sentiment d'appartenance des habitants notamment des périphéries, qui avec l'installation des téléphériques (MétroCables) pour le transport de passagers ont été intégrés dans le système de la ville.

Au-delà des améliorations sociales apportées à la ville, ce travail souligne la valeur esthétique que représente le fait d'avoir un métro surélevé et non souterrain en plus des téléphériques, et comment cette nouvelle technologie influence positivement le paysage naturel et culturel. Les programmes sociaux et culturels impliquant le nouveau système de transport ont également été importants permettant la création d'espaces publics et des parcs bibliothèques tout autour de certaines stations. Toute une culture de la lecture et de l'art urbain a été développée autour du système. C'est pour cela que ce travail exploite les connaissances acquises dans le master afin de proposer une valorisation archivistique à travers des photographies du système mises en ligne, ainsi qu'une valorisation de la part des utilisateurs eux-mêmes à travers des didactiques artistiques qui rendent compte de la relation humaine qui se tisse désormais entre les habitants de Medellín et son patrimoine.

Mots clés : Identité ; Résilience ; Esthétique ; Paysage technique ; Transfert patrimonial.

ABSTRACT

The objective of this work is to show the territorial and social development of the paisa region in Colombia. Its geography and natural resources have made Antioquia a department that was built thanks to the progress and the miscegenation typical of Latin America after the Spanish conquest. But it is in recent decades and thanks to the Integrated Transportation System of the Aburrá Valley that the city of Medellín, and more precisely its entire metropolitan area, has experienced an era of change with the hope and strength that have always characterized its people.

We will first dwell on the history of this region before taking an interest in that of the creation of Medellín during the twentieth century, its challenges and successes as an enterprising city mainly in the development of different industries that have made it excel at the national and international levels. Then, we will see how the creation of the Medellín Metro, then the Integrated Transportation System of the Aburrá Valley, have allowed the city to consolidate and become an example to follow, an exceptional case of resilience, which in turn reinforced the region's own identity. This system has consolidated the feeling of belonging of the inhabitants, especially of the peripheries, which with the installation of the cable cars (MétroCables) for the transport of passengers have been integrated into the system of the city.

In addition to the social improvements made to the city, this work underlines the aesthetic value of having an elevated railway and not underground in addition to the cable cars, and how this new technology positively influences the natural and cultural landscape. Social and cultural programs involving the new transportation system have also been important in creating public spaces and library parks around some stations. A whole culture of reading and urban art has been developed around the system. This is why this work exploits the knowledge acquired in the master in order to propose an archival valuation through photographs of the system put online, as well as a valuation on the part of the users themselves through artistic didactics that reflect the human relationship that is now woven between the inhabitants of Medellín and its heritage.

Keywords: Identity; Resilience; Aesthetics; Technical landscape; Heritage transfer.

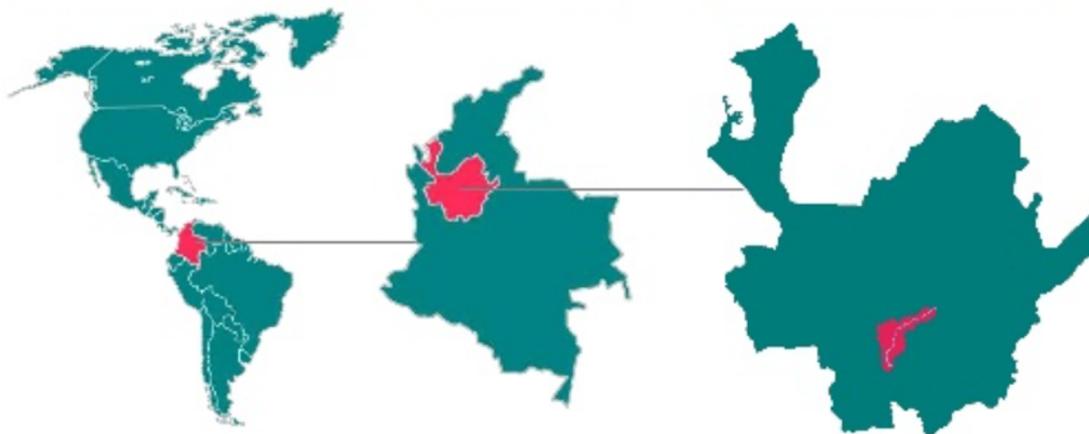
CHAPITRE I : L'HISTOIRE TERRITORIALE, SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DE LA VALLÉE D'ABURRÁ.

With the creation of the department of Antioquia begins the history of a region in Colombia that has been characterized by the strength and identity of its inhabitants. Since the Spanish colonization of this territory, various industries that are important for the development and history of the whole country have been perfected in the region, such as the mining, the coffee, the textile and the electrical industries. The latter is of great relevance due to the geographical conditions of Antioquia, which due to its mountainous topography and great wealth of water sources has pioneered the diffusion of hydroelectric power in Colombia and Latin America.

The city of Medellín has also prospered thanks to the development of these industries and, being considered the industrial city of Colombia, has become important for the country mainly during the twentieth century. The geographical conditions of the valley where it is located allowed the formation of nine other municipalities next to which it forms the metropolitan area of the Aburrá valley. Since it is not considered a major historical city, it does not have an important historical center and, on the contrary, has undergone different urban transformations, especially in its center, which have not allowed the conservation of its urban and architectural heritage to a great extent. It is at the end of the 20th century when, from the creation of the Medellín Metro and the implementation of the Integrated Transportation System of the Aburrá Valley, the city acquires new international relevance and its territorial development is enhanced thanks to the social integration evidenced by the creation of the cable cars connected to the Metro network, which benefit the underprivileged communities.

This new technology developed for the mass transport of passengers and the fact of having built an elevated metro and not underground has important incidences in the urban landscape of Medellín, whose center is now crossed by a great viaduct that defines its landscape and, in some way, also the affective and symbolic relationship that the Metro maintains with the inhabitants of the city. The patrimonial and social connotations associated with this landmark are different, but the possibility of knowing the city almost entirely from its Integrated Transportation System prevails, which ultimately makes both of them much more attractive to both residents and visitors to Medellín and its metropolitan area.

La ville de Medellín est la capitale d'Antioquia, département crucial pour le développement territorial et économique de la Colombie. Située au centre de la Vallée d'Aburrá, elle est le noyau social et administratif de toute sa zone métropolitaine, formée par neuf autres villes. Le développement urbain et territorial de cette vallée est assuré par de grandes entreprises situées dans différents espaces et temps de la région. Celles-ci sont datées de la colonisation antioqueña au XIX^e siècle. On fait allusion ici à la construction du chemin de fer d'Antioquia, aux Entreprises Publiques de Medellín, à Teleantioquia, ou bien encore au Métro de Medellín. Elles constituent des exemples historiquement réussis et attribués au caractère entreprenant des *paisas*. Ce sont des « entreprises du progrès et de la compétitivité » qui placent actuellement Medellín (dans le contexte régional, national et même latino-américain) au premier plan en termes de conception et d'outils de gestion pour la mise en œuvre de plans et de projets qui soulignent le rôle de l'économie et de l'urbanisme dans la production urbaine.



Territoire mondial, national et départemental. Source : Présentation L'EXPÉRIENCE DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE DE LA VALLÉE D'ABURRÁ : « Vers une intégration régionale durable ». Bogotá, le 2 décembre 2016.

I.I. LA VALLÉE D'ABURRÁ : DE LA VILLE À LA MÉTROPOLE.

HISTOIRE DE LA CRÉATION DE MEDELLÍN

Au moment de la conquête espagnole, dans la vallée d'Aburrá vivaient déjà les autochtones *aburráes*. Dans ce canyon étroit constitué d'une vallée dans sa partie basse et embrassé par deux branches de la cordillère centrale colombienne qui court dans le sens sud-nord, les autochtones ont formé des établissements sur le piémont qui commence près de la rivière principale qu'ils appelaient Aburrá et qui monte jusqu'à deux hauts plateaux, l'un situé à l'est et l'autre au nord. Il s'agissait principalement d'agriculteurs-producteurs de coton et de tisserands de couvertures. Au milieu du XVI^e siècle, en 1541, le maréchal Jorge Robledo et ses acolytes pénétrèrent dans le sud-ouest de cette vallée inter-andine, battant en quelques jours la résistance naturelle des autochtones. Les envahisseurs continuèrent leurs explorations et combats au nord, établissant une ville minière sur le piémont de la grande colline de Buriticá qu'ils appelèrent Santa Fé et dans la juridiction de laquelle entrait la vallée d'Aburrá. La vie et le paysage sur le territoire ont ainsi été perturbés par l'arrivée d'espagnols avec des autochtones à leur service, du bétail, des oiseaux et des graines inconnues jusque-là.

Les gouvernements du Nouveau Royaume de Grenade de Cartagena et de Popayán étant lointains, les terres de la vallée d'Aburrá dépourvues de fondation stable, de prémices d'ordre, d'abris, d'étables ou de bâtiments construits avec solidité étaient propices aux abus, violences et exactions. La vie demeura ainsi jusqu'à ce qu'un gouvernement soit finalement mis en place et que depuis Popayán la répartition de ces terres commence. La vallée d'Aburrá était le garde-manger de tout le territoire qui fut par la suite séparé du gouvernement de Popayán pour devenir une nouvelle entité créée en 1581 sous le nom de Gouvernorat d'Antioquia. Il ne restait alors que peu de la culture des *aburráes* lorsque commencèrent à arriver dans la vallée d'Aburrá des personnages de toutes sortes et de toutes les parties du Nouveau Royaume, parmi lesquels le visiteur Francisco Herrera Campuzano entre 1614 et 1616, qui commanda, régula et ordonna de former le village appelé d'abord San Lorenzo d'Aburrá. Bientôt, un ermitage fut construit sur les rives du ravin d'Aná dédié à La Candelaria, une vocation pour les gens de toutes les castes. C'est ici même que la doctrine de San Lorenzo a commencé à être appelé d'Aná.

Le trafic agricole et marchand conduisit les *aburreños* à rivaliser avec le siège du gouvernement. Ils voulaient que le site devienne une ville à part entière, puisque la vallée avait un maire avec une juridiction très limitée en 1632. Il fallut attendre un nouveau gouverneur pour voir s'ériger en 1671 une ville à Aná ayant son propre chapitre. « En décembre 1675, la première érection a été rétablie et le nouveau nom de Medellín a été adopté pour une ville sans un palme de terre royale et avec près de quatre mille habitants dispersés dans toute la largeur et la longueur de la vallée, la plupart originaires de nombreux endroits du Nouveau Royaume, ce qui lui donnait un caractère différent dans tant de mélange et de métissage »⁸. Le souffle démographique à l'aube du XVIII^e siècle fit que les riches préféraient vivre dans leurs appartements ruraux, plutôt que dans le cadre d'une ville sale. Le passage du rural à l'urbain s'explique donc par l'origine de plusieurs centres urbains non réglementés le long de la vallée d'Aburrá, qui naquirent de petites chapelles qui, en augmentant leur importance, devinrent des vice-paroisses reconnues par le gouverneur et qui sont devenus autant d'endroits ayant autorité pour gérer les gens.

« La vallée avait beaucoup changé depuis l'ancienne impuissance des autorités jusqu'au gouvernement Bourbon⁹, qui s'était imposé sur les audacieux clercs, les marchands hautains et les paysans. Face à l'augmentation de la population, les contrôles et les revenus réels du trafic d'or et du commerce ont également augmenté »¹⁰. Le souffle démographique a été partagé par l'autorité Bourbon, présente dans des fonctionnaires actifs et même dans plusieurs travaux publics. Dans le cas de la ville, on a ordonné d'ouvrir des rues vers le haut et sous la place parce que, située entre la gorge immédiate d'Aná et les zones humides insalubres de la rivière Aburrá, elle était considérée comme trop étroite.

« Un essor remarquable a été ressenti à Medellín en 1775 quand deux autres mairies, cette fois-ci des quartiers, ont été créées et les travaux publics se sont multipliés. Le curé administrait déjà environ vingt mille âmes et d'autres ermitages et chapelles se levèrent. Quant aux nouveaux bâtiments, agrandissements et « officiers de tapisserie », également maîtres d'ouvrage et

⁸ Roberto Luís Jaramillo, PATRIMOINE URBANISTIQUE ET ARCHITECTURAL DE LA VALLÉE D'ABURRÁ, un projet de la Zone Métropolitaine de la Vallée d'Aburrá, Medellín, Colombie, 2010, p. 17.

⁹ *La Casa de Borbón* : Maison royale d'origine navarro-française, actuelle maison régnavante au Royaume d'Espagne et au Grand-Duché de Luxembourg.

¹⁰ Roberto Luís Jaramillo, ouvr. cité, p. 21.

charpentiers, ils ont obtenu des contrats là où il n'y en avait pas auparavant »¹¹. Pour un chroniqueur colonial de l'époque c'était le « siècle de l'or » durant lequel le pourcentage d'habitants aisés a augmenté. « Ainsi, ils ont augmenté les semences et la nourriture, changé l'alimentation, couru l'or et le commerce, l'initiative, la générosité et l'idée de prospérité avec plus de travaux privés et publics »¹². À l'époque, la vallée d'Aburrá était la mieux positionnée géographiquement pour communiquer avec toute la bande centrale du Gouvernorat d'Antioquia.

Le nouveau XIX^e siècle a commencé avec une population estimée à environ vingt mille habitants présents dans toute la vallée d'Aburrá, qui considéraient la ville comme plus avantageuse et permettant d'avoir de meilleurs revenus pour assurer la permanence d'un évêché indépendant de celui de Popayán. Ceux-ci ont manifesté en 1804 que : « [...] elle devient comme le ventre de toute la province surtout pour les grains et doux... Elle est dans le fleuri et agréable de ses champs un délicieux verger, et ceux-ci sont si peuplés de maisons et de semence qu'ils forment avec les annexes, et capitale, une ville continue d'un jour de chemin qui commence dans le *curato* de Barbosa, et se termine sur les termes d'Envigado »¹³. On a déjà mentionné l'intéressant métissage généré par la vallée qui eut pour conséquence d'attirer à la fois l'attention et de faire à la fois la différence. La pauvreté quasi généralisée effaçait les distances entre les blancs et les castes inférieures de la société ; la pédagogie et les intérêts publics ont fait émerger des sentiments patriotiques contre l'ignorance, l'esclavage, les inégalités, le fanatisme, la pauvreté et l'injustice. Une loi rédigée par José Manuel Restrepo et sanctionnée par Francisco de Paula Santander (vice-président de l'administration centrale du système républicain) le 18 avril 1826, ordonna que la capitale de la province d'Antioquia passe à Medellín.

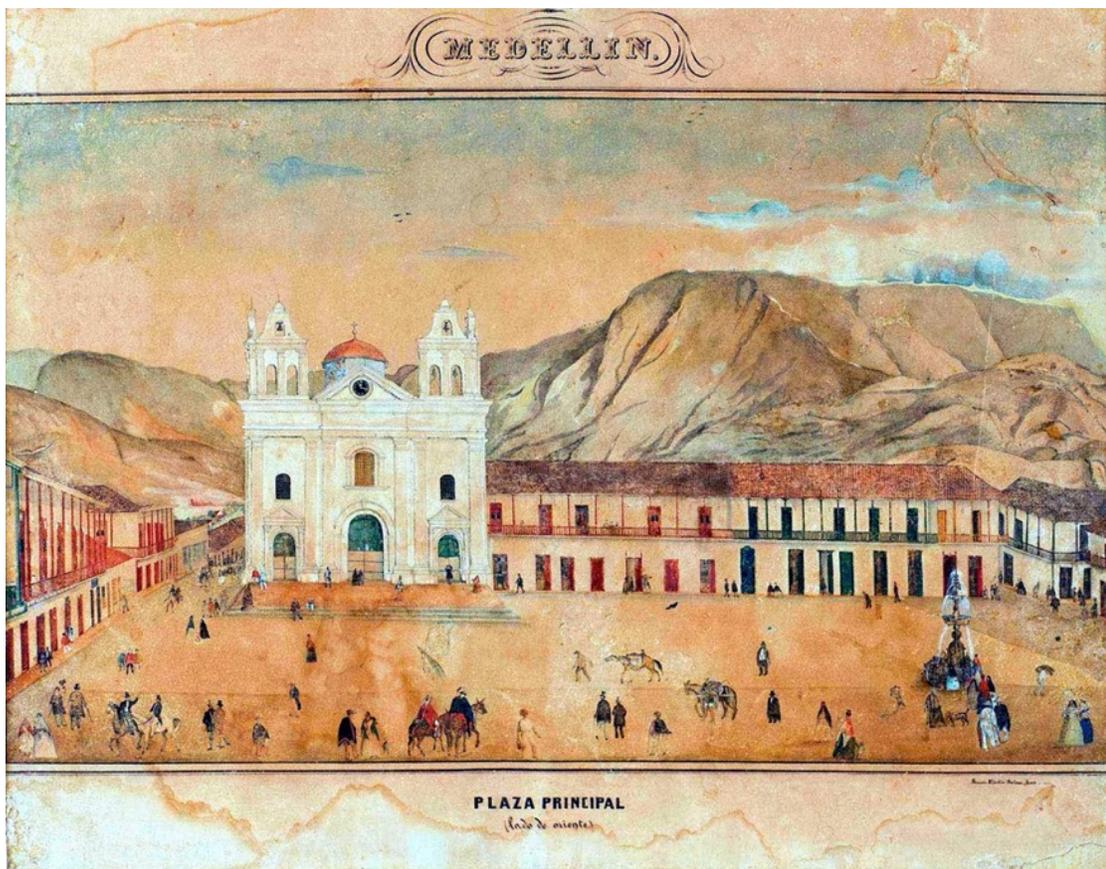
Vers 1840, l'industrie minière et le commerce générèrent des capitaux, des bâtiments et du luxe. Les riches de la place de Medellín ont construit des maisons de campagne de tous les *styles* et des maisons solides dans le *style* antique. Pendant la guerre civile de 1860, Simon Eladio Salóm peignit une aquarelle d'une partie de la place principale de Medellín, peu avant que les maisons ne changent d'usage en devenant des bureaux, banques et grands magasins. C'est à ce moment-là que l'on s'est débarrassé des modèles coloniaux et qu'on a commencé avec le « soi-disant » *style*

¹¹ Ibid., p. 22.

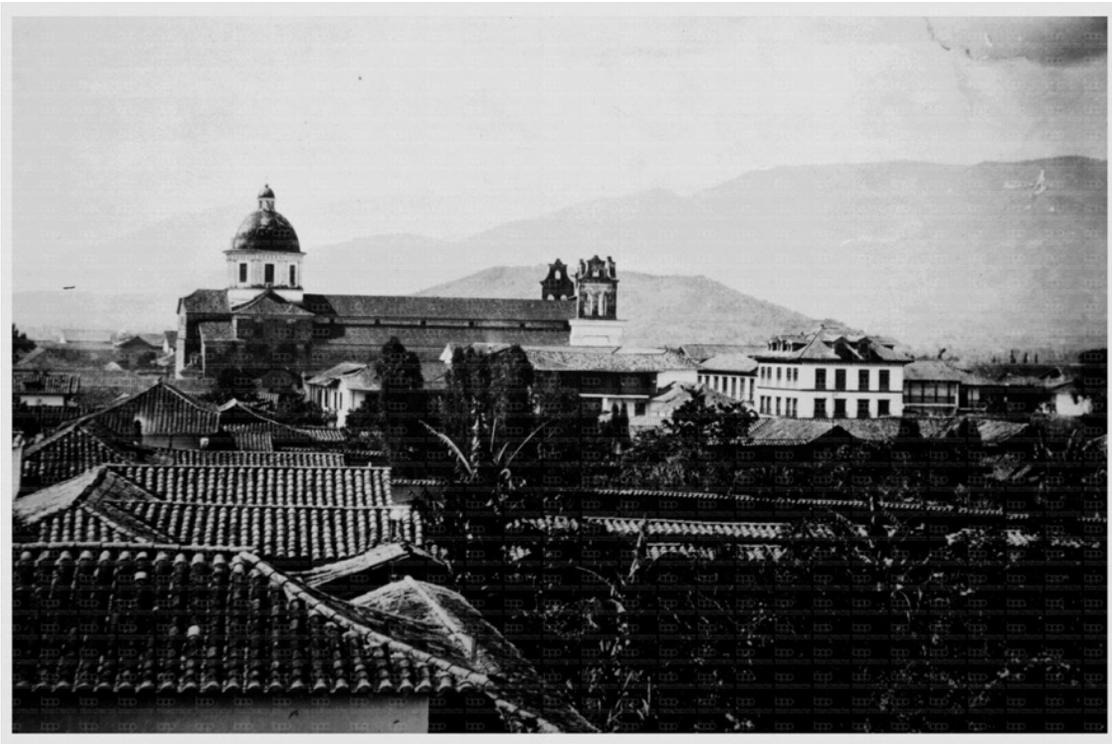
¹² Ibid.

¹³ Ibid., p.23. *Archivo Histórico de Medellín, Capitulares de 1802-1804, tomo 69, legajo 11, folio 57 y s.s.*

républicain, par lequel l'utilisation de la brique a été généralisée. Dans la vallée, on remarquait le contraste entre les murs de briques, les façades blanches et le vert de l'environnement. Pour améliorer et élargir le tracé urbain, on a pensé à assécher les rives malsaines de la rivière. Le médecin Rafael Uribe Ángel a pris l'initiative de creuser de nouveaux canaux pour les ravins, de rectifier et canaliser ainsi les cours de l'eau. Le journaliste et futur urbaniste Manuel J. Alvarez Carrasquilla fut affecté à cette mission. Telle est l'origine du quartier de Guayaquil, nouveau secteur commercial de Medellín, de la vallée d'Aburrá et d'Antioquia.



Plaza Mayor de Medellín en 1860. Aquarelle de Simón Eladio Salom (Medellín, 1833-1860). Source : Musée d'Antioquia. Photo de Alfonso Posada. Cartographies pour le Bicentenaire, Mairie de Medellín.



Titre : Centre-ville. Vue panoramique sur la villa de Medellín en 1880. On peut apprécier la coupole et les cloches de l'église de la Candelaria, sur le côté droit, la maison du photographe Pastor Restrepo. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-015-0069. Photo de Pastor Restrepo (1839-1909).

En ce qui concerne le développement territorial régional et la communication terrestre avec d'autres régions du pays, même que pour une communication agile avec la rivière Magdalena et la mer des Caraïbes, un chemin de fer vit le jour.

« ... un chemin de fer quitta Puerto Berrio et devait arriver à Medellín au début du XX^e siècle. Par ce moyen, de l'or en barres, des voyageurs, des cuirs et du café sont sortis, et des idées, des techniques et des marchandises sont entrées. Son impact est indéniable : le progrès matériel et mental s'accroît, soutenu à l'Universidad de Antioquia où sont formés des médecins, des avocats, des constructeurs, des ingénieurs et des entrepreneurs, et qui compte désormais une École des mines. Quelques années plus tard, des politiciens intelligents - conservateurs de la faction historique - et des libéraux, des citoyens, des commerçants, des artistes, des médecins et des ingénieurs, sont les créateurs d'une Société d'Améliorations Publiques, depuis laquelle une trentaine de sujets intéressés au bien public ont commencé à transformer le visage de Medellín et des places de plusieurs villages, et ont tenté un changement de mentalité. Ennemis de l'ancien désordre, ils ont

démoli beaucoup de bâtiments vétustes, assaini la ville, construit un aqueduc de fer et fondé des entreprises municipales efficaces. »¹⁴

Au XX^e siècle, une nouvelle génération de constructeurs formés en Colombie, aux États-Unis ou en Angleterre exerça le métier d'architecte avec reconnaissance et prestige.

« Dans les agglomérations et les faubourgs de la vallée d'Aburrá, riches en eau et en voies, des changements ont été opérés qui ont modifié l'ancienne tradition. Le chemin de fer, les centrales électriques, l'utilisation du charbon comme combustible et l'introduction de matières premières ont facilité l'installation d'ateliers dont beaucoup sont devenus des industries. Les toits et les briqueteries abondant, avec leurs produits, de nombreux chantiers ont été construits comme des places de marché, des gares ferroviaires, des écoles, des bâtiments propres pour des logements et des bureaux, des hôtels, des ateliers, des usines et des maisons de campagne. Des locaux étaient également nécessaires pour les affaires, les banques et les entrepôts. Il impressionne le nombre de bâtiments modernes et républicains qui ont été soulevés jusqu'à peu avant la crise économique qui est venu en 1929. Les administrations national, départemental et municipales ont planifié et commencé des travaux pour leurs sièges. Le Belge Agustin Goovaerts est venu comme contractant du gouvernement, pour concevoir et construire des écoles, des bâtiments du gouvernement, des ponts et même des meubles, et, bien qu'il ait établi un bureau d'architecture dans lequel il a lié des jeunes comme Roberto Pérez Andrade, et Jésus et Pepe Mexía, a provoqué surprise, fièvre et même fureur de voir dans les temps modernes le *design* néo-gothique de bureaux et de temples en briques exposés, en exemplaires qui subsistent encore. »¹⁵

Le chemin de fer et les routes principales du nord et du sud ont ouvert de nouvelles possibilités à l'ancienne vocation agricole de la vallée d'Aburrá et des industries ont été mises en place dans presque toutes ses municipalités. Medellín a pris une physionomie industrielle qui contrastait avec les anciennes activités traditionnelles. Sa réputation d'être une ville prestataire de services et de capitale industrielle de la Colombie fut faite. Cela a abouti d'un point de vue urbanistique à la

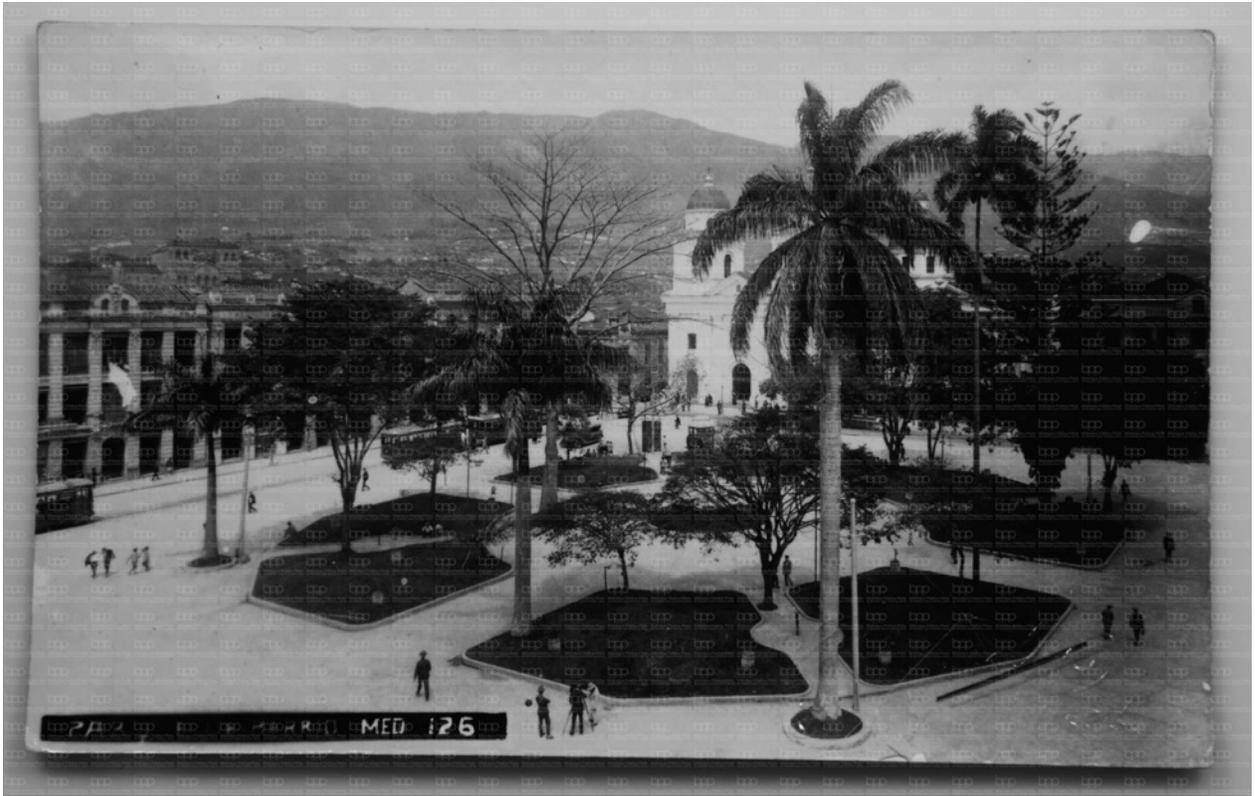
¹⁴ Ibid., p. 29.

¹⁵ Ibid.

création d'un code des bâtiments, d'un système de valorisation pour les communes et, en 1940, à un plan régulateur pour une croissance harmonieuse, ainsi qu'à la fondation d'une école d'architecture. La réforme constitutionnelle de 1968 a prévu que, pour mieux administrer deux municipalités ou plus au sein d'un même département, ces dernières soient définies comme zone métropolitaine. En conséquence de quoi, en 1980, une ordonnance antioqueña a prévu le fonctionnement de la Zone Métropolitaine de la Vallée d'Aburrá avec Medellín et ses neuf municipalités voisines, afin de promouvoir, planifier et coordonner le développement conjoint et la prestation de services.



Territoire métropolitain. Source : Présentation L'EXPÉRIENCE DE LA ZONE MÉTROPOLITAINE DE LA VALLÉE D'ABURRÁ, « Vers une intégration régionale durable ». Bogotá, le 2 décembre 2016.



Panoramique du Parc Berrio en 1922, connu initialement sous le nom de Plaza Mayor, est un parc urbain situé en plein cœur géographique de la ville de Medellín. On peut voir à quoi ressemblait le parc dans les années 1920 à l'époque où le tramway municipal commençait à fonctionner. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-002-0284. Photo de Gonzalo Escovar (1872-1914).

L'INDUSTRIE ÉLECTRIQUE

Pour mieux comprendre l'évolution de l'industrialisation dans l'Amérique Latine d'après la conquête espagnole, il faut savoir que jusqu'à l'indépendance de l'Espagne, dans une grande partie des nations américaines du début du XIX^e siècle (période qui présente une sorte de concordance - au moins temporelle- avec la révolution industrielle moderne en provenance d'Angleterre), l'industrialisation a pris la forme d'une transition entre les traditions du peuple autochtone et les innovations techniques du Moyen Âge apportées par les européens. Les européens qui sont arrivés sur un territoire nouveau et inconnu ont amené une technologie féodale plus développée pour l'agriculture mais qui a dû s'adapter à une géographie différente et à une société déjà établie, détentrice d'une grande identité. Dans cette dynamique-là, la mémoire et les traditions des uns et des autres ont influencé fortement le paysage et le mode de vie sur place.

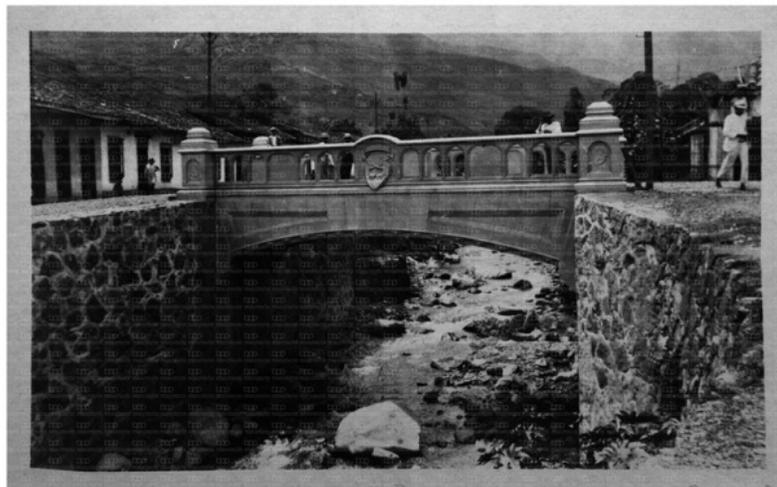
Le modèle d'architecture industrielle dans l'Amérique Latine d'après la conquête espagnole a été les *haciendas* (un espace d'intégration entre l'usine et les habitations pour les travailleurs agricoles) et plus tard, les quartiers ouvriers. Plusieurs industries se sont ainsi développées, l'industrie textile a été très forte comme l'industrie minière. Associées au développement agricole, ces industries ont contribué au développement économique et social d'Antioquia, on peut aller même jusqu'à parler de la région latino-américaine. Quelques siècles après la conquête espagnole et comme pour le chemin de fer (révolution anglaise du XIX^e siècle qui va changer le paysage rural et urbain), l'industrie électrique va également déterminer le paysage et la croissance des villes. Dans ce cas particulier, je continuerai à me référer au réseau énergétique de la Zone Métropolitaine de la Vallée d'Aburrá, réseau qui est l'élément clé pour sa croissance urbaine et industrielle.

La région antioqueña et la zone métropolitaine annexe à Medellín ont compté sur les Entreprises Publiques de Medellín (EPM) comme un protagoniste de premier plan dans leur processus d'urbanisation et de modernisation. Les EPM peuvent être considérées comme l'entité la plus importante de la fin du XIX^e et du XX^e siècle à Antioquia, en particulier avec son réseau électrique provenant de l'énergie hydraulique. Cette renommée va bien au-delà des frontières régionales et nationales puisqu'elle introduit le concept d'hydroélectricité qui est la gestion de l'énergie en relation étroite avec l'eau et qui devient un avantage incomparable pour la région et le pays grâce aux caractéristiques naturelles d'Antioquia comme territoire tropical et montagneux.

Bien que le réseau hydroélectrique d'Antioquia n'a pas la valeur historique d'autres régions d'Amérique Latine comme celui du village Necaxa au centre du Mexique, qui comme on a pu constater lors de la mobilité de spécialité du master TPTI à Puebla a été la première industrie hydroélectrique d'Amérique Latine et dont le syndicat des travailleurs a été un élément clé pour la conservation de l'industrie même et avec elle son identité comme peuple, la grande valeur des EPM comme entreprise publique de la ville est surtout patrimoniale pour la région et ses habitants. On peut remarquer que de la même manière qu'à Necaxa, l'énergie hydraulique d'Antioquia a servi pour le développement non seulement de la région même sinon de tout le pays et des pays voisins.

Les EPM, premières négociantes en énergie du pays, ont fourni leurs services dans toutes les municipalités de la vallée d'Aburrá et dans les municipalités de sa zone d'influence dans le

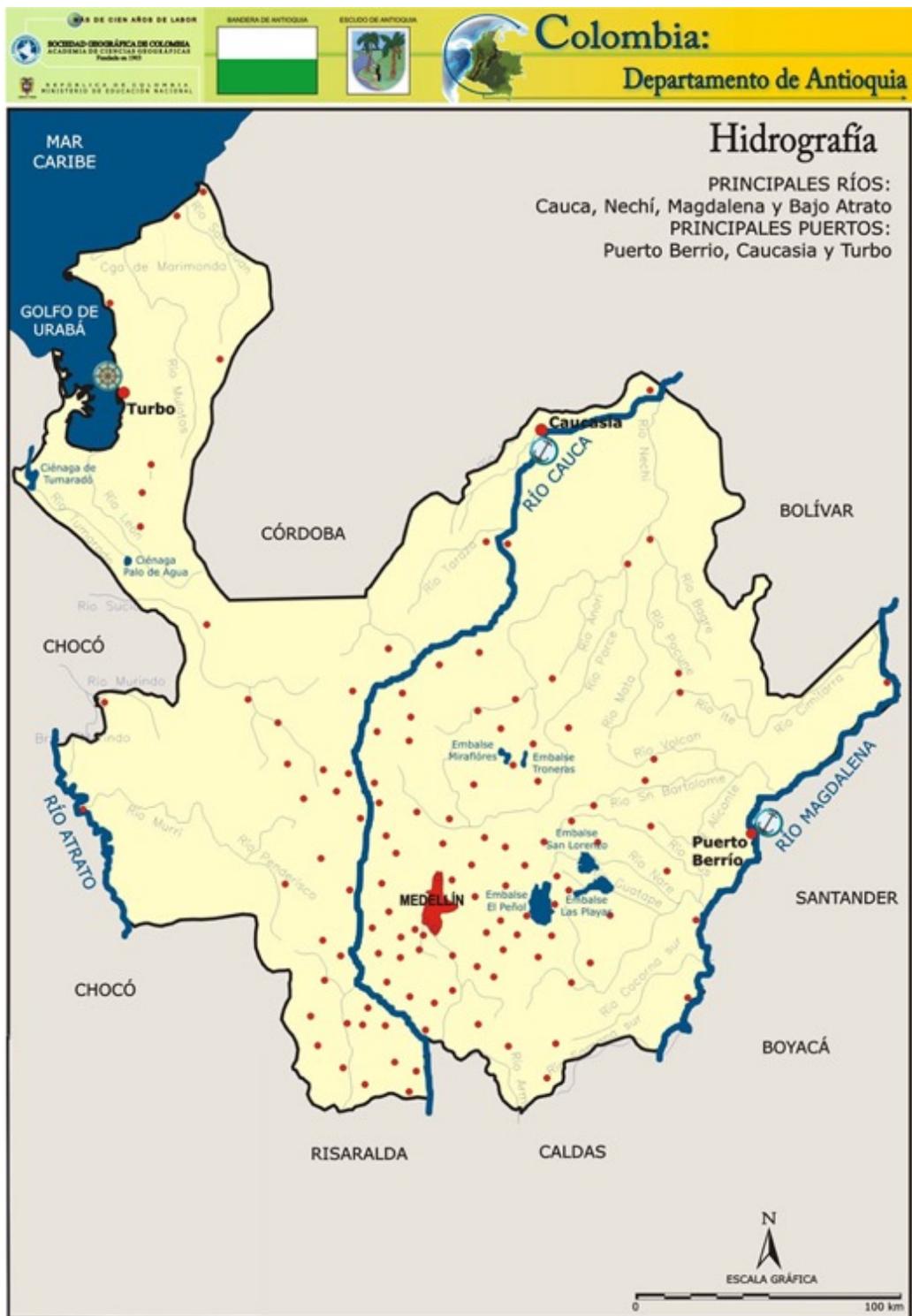
département d'Antioquia. La capacité effective du système de production des EPM se compose de quinze centrales de production en service (treize centrales hydroélectriques, une centrale thermique et une centrale éolienne) et d'une capacité de stockage utile d'eau dans leurs réservoirs qui représente 21,2 % (en énergie stockée) de la capacité des réservoirs du système national.



Carte postale du Pont de *La Toma* de la cassée Santa Helena au centre-ville, avant sa couverture. Ce pont fait partie des 12 ponts qui ont été construits le long de la cassée Santa Helena. Il a été appelé ainsi en raison de sa situation à l'endroit où, au XIX^e siècle, la boucherie de l'aqueduc était localisée. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-001-0500.



Centrale hydroélectrique Guadalupe I. Projet visant à accroître la capacité de production d'énergie de Medellín et d'Antioquia, en utilisant l'eau fournie par le Salto de Guadalupe. Ses travaux ont commencé avec les études réalisées en 1927 par M. Charles E. Waddell, des États-Unis. Le projet approuvé par le Conseil de Medellín et dirigé par les entreprises publiques municipales (actuellement EPM) a été réalisé par des ingénieurs nationaux et la société américaine Thebo, Starr & Anderton. Ouverture de la centrale le 12 octobre 1932. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-016-0729. Photo de Gabriel Carvajal (1916-2008).



Carte hydrographique du département d'Antioquia avec ses réservoirs et ses stations hydroélectriques. Source : <https://www.todacolombia.com/departamentos-de-colombia/antioquia/hidrografia.html>

L'énergie produite par les EPM approvisionne vingt-trois municipalités d'Antioquia. Celles-ci échangent le surplus d'énergie avec différentes régions du pays au moyen de lignes à haute tension, en contribuant ainsi au développement industriel de celui-ci. Comme dans beaucoup de villes américaines, c'est avec l'illumination électrique que Medellín commence à se constituer en tant que ville. Ainsi, Marañas, personnage populaire de Medellín, prononça les mots suivants : « Maintenant, la lune, pour éclairer les villages », quand fut inauguré le premier éclairage électrique sur la Place Berrio à Medellín. Cela illustre ce que l'on pourrait appeler le transfert locatif du célèbre corps céleste vers « la fée électricité ».

Cette relation importante entre l'industrie et la ville est également reflétée par les citoyens, ceux qui reconnaissent la construction d'un tissu social aux côtés de ces entreprises qui sont considérées par les indicateurs comme le deuxième patrimoine d'entreprise du pays, après l'industrie pétrolière. Cette conception du public a été construite au cours du siècle dernier à partir de dynamiques économiques, institutionnelles et politiques. La tradition économique liée à l'eau comme élément central de la culture et de la production (depuis les temps lointains de la roue hydraulique utilisée pour les activités minières et agricoles), n'est pas étrangère à Antioquia. En raison de ses conditions géographiques, le concept d'énergie de cette région est davantage axé sur la composante de l'énergie électrique produite par les sources d'eau que par de grandes réserves d'hydrocarbures utilisées dans le piedmont *llanero* ou l'Orinoquia, ou bien encore par le charbon mis en œuvre au nord du pays, dans les Caraïbes colombiennes.

Dans le contexte américain, c'est avec le développement du secteur de l'électricité à New York que le marché des lampes à gaz a été déplacé par l'innovation de Thomas Edison : l'ampoule à incandescence qui illuminerait la ville de New York et ferait ensuite partie de « ... l'une des plus grandes entreprises du XX^e siècle, General Electric. De la contribution d'Edison dans son laboratoire de Menio Park (New Jersey), on pourrait dire beaucoup de choses, qui se résument ainsi : à partir de ce moment-là, on marquerait un tournant de la nuit, un avant et un après dans la relation de l'homme avec la menuiserie et l'obscurité. L'ampoule, l'un des produits les plus typiques de la modernité, déplacerait dans la chambre de *San Alejo* les chandeliers en bronze, fer, verre, marbre et argile et les lampes alimentées par de multiples substances combustibles. »¹⁶

¹⁶ Magazine *Credencial*, le 1^{er} juin 2019.

Le premier éclairage public de Medellín date de 1851, date à laquelle le service d'éclairage était assuré à des heures limitées et avec « la graisse la moins chère ». Un demi-siècle plus tard, en 1898, on inaugure le premier éclairage électrique sur la Place Berrio. Trois ans auparavant, en 1895, la Compagnie Antioqueña d'Installations Électriques était constituée. Ce premier service d'éclairage électrique n'était destiné qu'à l'espace public et aux personnes privilégiées, avant que la lumière électrique ne soit produite en masse.

Medellín connut des contretemps liés à la municipalisation des services publics d'électricité, d'eau et d'assainissement, de téléphonie et autres. Au-delà des changements d'administration de la Compagnie des installations, et après discussion entre les acteurs publics et privés, on réussit à définir certains critères pour un meilleur fonctionnement de ces services d'intérêt général sans renoncer à une approche de rationalité économique. Le meilleur des deux mondes. « L'un des créateurs de la Constitution de 1991, ancien maire de Bogotá et ancien ministre, Jaime Castro, a déclaré dans un article récent : « ... il est clair que les régions qui n'ont pas de présence dans le secteur énergétique et dans celui des télécommunications n'ont pas d'avenir. »¹⁷ Si tel est le cas, il est raisonnable de conclure que la région antioqueña et sa zone métropolitaine de Medellín ont compté sur les EPM comme acteur majeur dans leur processus d'urbanisation et de modernisation. »¹⁸



¹⁷ « Que faire de l'ETB ». Journal *El Tiempo*, le 24 avril 2011, p. 8.

¹⁸ Magazine *Credencial*, le 1^{er} juin 2019.

Bâtiment Miguel de Aguinaga en 1957, siège des Entreprises Publiques de Medellín, localisé au croisement de l'Avenue de Greiff avec Carabobo, au centre-ville. Il a été conçu par l'architecte Augusto González Velásquez et construit entre 1956 et 1960. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-016-0700. Photo de Gabriel Carvajal (1916-2008).



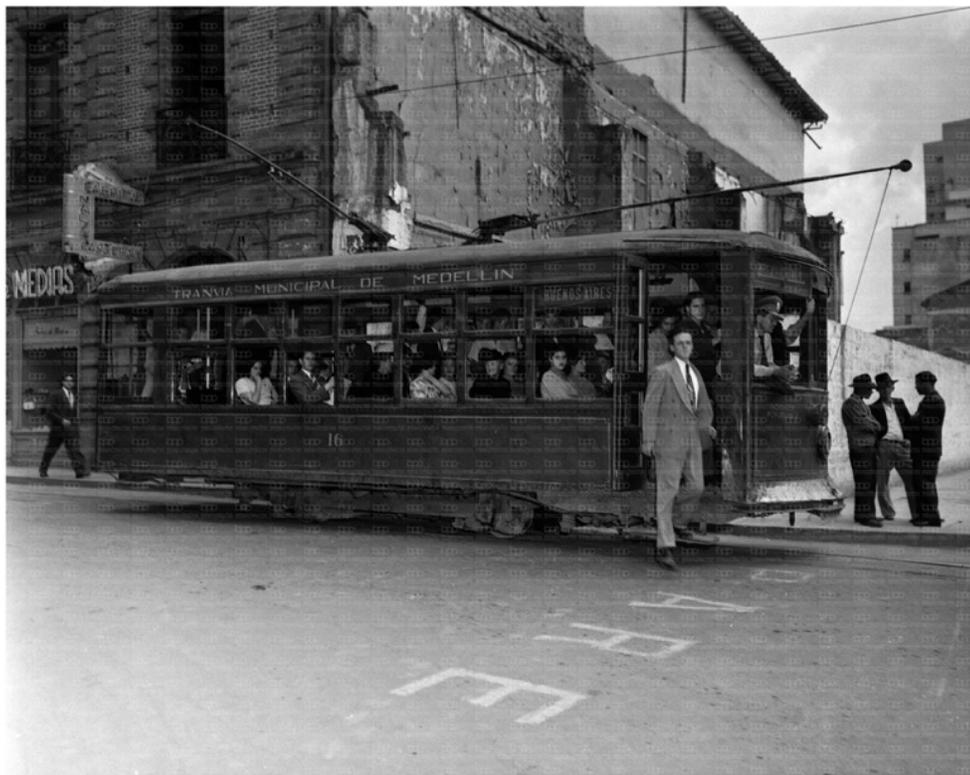
Bâtiment des Entreprises Publiques de Medellín actuellement, un jalon et un symbole du Medellín contemporain. EPM a inauguré en 1997 son nouveau siège, un bâtiment entièrement systématisé connu sous le nom de « Bâtiment intelligent », où est géré ce qui est aujourd'hui le groupe d'entreprises EPM, le plus grand groupe de services publics d'Amérique Latine. Source : <https://www.medellintourcompany.com/es/locations>



Vue de l'intérieur du « Bâtiment intelligent » des EPM. Source : <https://www.pinterest.fr/medellinjoen/conociendo-medellin/>

La planification appliquée à la ville de Medellín et à la vallée d'Aburrá a été conçue comme une manière ordonnée de mener le développement vers la transformation. Ce sont des discours et des pratiques immergés dans des réseaux de pouvoir géopolitique qui ont trouvé leur place dans les projets politiques des élites locales. Ce n'est que depuis ces trois dernières décennies que les administrations municipales de la ville de Medellín ont fait remarquer que l'une de leurs principales réalisations était d'avoir déplacé ces logiques de développement vers d'autres quartiers de la ville que ceux auxquels elles s'étaient destinées par le passé. Ainsi, les zones périphériques considérées comme marginalisées ont été dotées d'infrastructures plus importantes dont l'objectif est, entre autres, d'améliorer l'estime de soi et la qualité de vie de ces secteurs.

Par rapport au Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá comme patrimoine industriel vivant, l'industrie électrique a joué un rôle d'une grande importance pour le développement des transports publics dans la ville depuis le premier tramway électrique installé à Medellín au début du XX^e siècle. Dès ce moment-là, le développement industriel a commencé à s'intégrer dans la ville d'un point de vue urbanistique et social, ce qui a permis d'avoir par le passé, mais surtout aujourd'hui, l'un des meilleurs systèmes de transport public d'Amérique Latine et du monde entier.

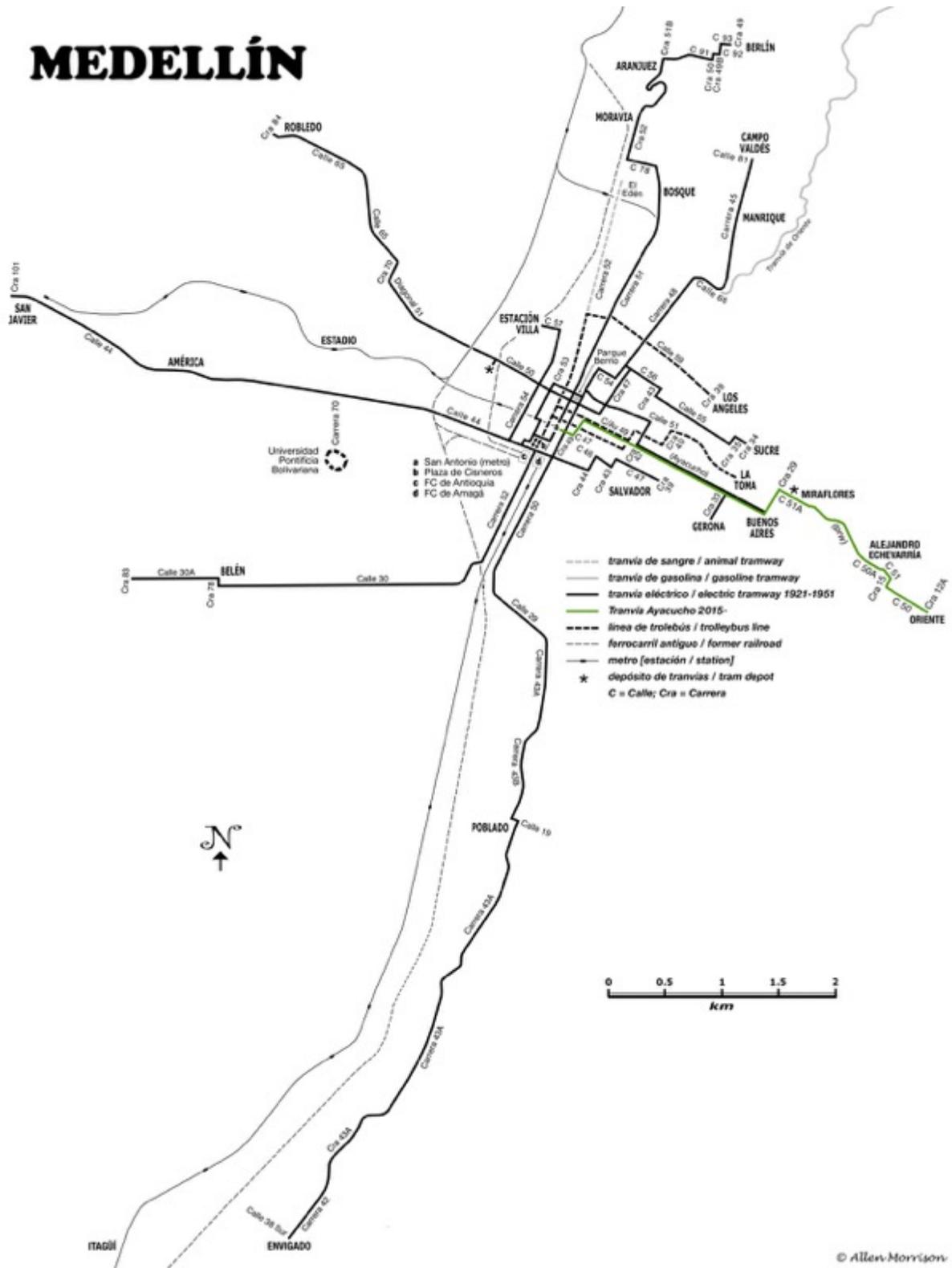


Tomas Santamaría Álvarez (1913-2007), commerçant antioqueño né à Medellín et associé des magasins Universal et Británico. Il a également été l'agent de sociétés étrangères en Colombie et l'artisan de la croissance remarquable des Entrepôts Ley. L'entrepreneur est vu dans le Tramway Municipal de Medellín (Avenue Colombia par Sucre). Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-009-0724. Photo de Gabriel Carvajal (1916-2008).



Le Tramway Municipal de Medellín, système de transport à traction électrique mis au service de la communauté en octobre 1921 et composé de onze lignes urbaines et suburbaines. Il a fonctionné jusqu'en 1951. On voit l'un des chariots du tramway sur la rue Palacé près du Parc Berrio, en 1944. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-018-0066. Photo de Gabriel Carvajal (1916-2008).

MEDELLÍN



Carte de 1931 qui montre les lignes de l'ancien tramway (principalement dans le centre-ville et vers l'est et l'ouest de la ville) et les lignes des chemins de fer avec les lignes actuelles du métro et du tram (en vert). Carte enregistrée par Allen Morrison sur <http://www.tramz.com/co/me/mes.html> Source : Entreprises Publiques Municipales. Plan General de Medellín, 1:10000. Medellín, 1931.

I.II. HISTOIRE DU SYSTÈME DE TRANSPORT INTÉGRÉ DE LA VALLÉE D'ABURRÁ.



Poster illustrant l'évolution des transports publics à Medellín. Source : Document réalisé par Eduardo Calle pour la 6^{ème} Conférence Mondiale d'Histoire Publique, 2021.

LE TRAMWAY

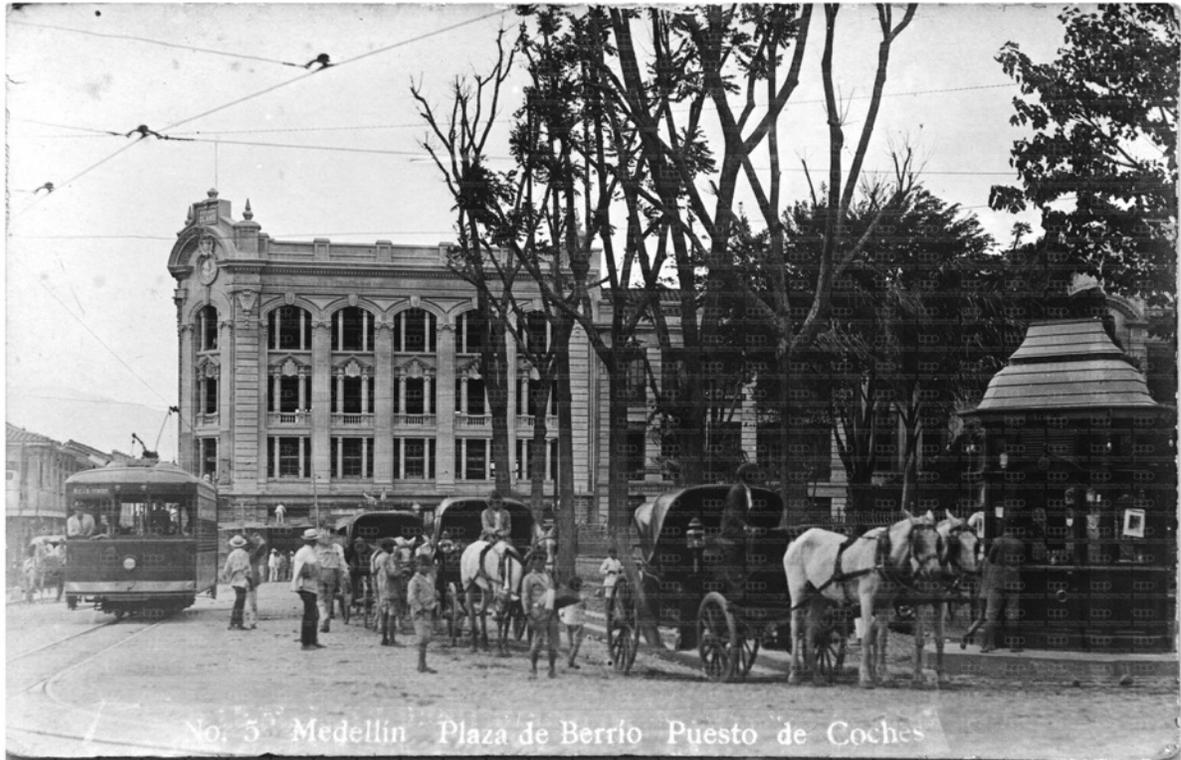
Depuis sa fondation jusqu'au milieu du XX^e siècle la croissance de Medellín s'est concentrée dans le centre de la vallée, de sorte que ses habitants étaient proches et reliés aux moyens de transport de l'époque, mais l'expansion de la ville a pris d'autres chemins et a grimpé jusqu'aux pentes. Pendant des années, ce sont les systèmes de transport qui se sont rapprochés des gens et se sont adaptés à cette nouvelle dynamique de croissance. Le 23 janvier 1887 commence l'ère des transports publics dans la ville de Medellín avec le tramway *de sangre* ou le tramway tiré par des mules, entre la Place de la Veracruz et l'Edén. Au début, il y a eu des problèmes avec les mules antioqueñas parce qu'elles n'avaient pas assez de force, c'est pourquoi il a été finalement décidé d'utiliser des mules bogotanas. Plus tard, à la fin des années 1910 commence la construction du

chemin de fer à vapeur de la ville appelé Chemin de fer d'Amagá. Bien que la ville ait connu l'énergie électrique depuis le début du XX^e siècle, elle ne l'a utilisée pour le tramway que depuis 1920.

La même année une ligne de traction à essence de 5 km a été construite entre le centre-ville et El Poblado. La ligne d'Aranjuez s'est étendue à El Bosque et à Moravia en 1927, tandis que la ligne d'El Poblado a été électrifiée et étendue à Envigado en 1929. En 1925 s'ouvre la ligne du tramway d'Oriente avec traction à essence, qui va de Manrique en passant par les montagnes jusqu'à Marinilla et Rionegro. En 1930, la ville comptait déjà près de 100000 habitants et commençait à définir de nouvelles lignes architecturales.



Parc Berrio, initialement connu sous le nom de Plaza Mayor. Place urbaine située en plein cœur géographique de la ville de Medellín. On peut voir les différentes alternatives de transport dont la ville disposait en 1920 : les voitures tirées par des chevaux qui contrastent avec la nouvelle forme de transport public, le Tramway Municipal de Medellín. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-001-0848. Photo de Manuel A. Lalinde (?-1955).



Station des voitures tricotées, appelées Victorias, dans le Parc Berrío en 1922. Considéré comme le centre ou la gare principale du tramway municipal, il a favorisé le transport à la périphérie en contribuant au développement urbanistique de Medellín. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-002-0541. Photo de Manuel A. Lalinde (?-1955).

Déjà en 1945, la ville comptait 61 tramways qui parcouraient 45 kilomètres de voies, dont certaines traversaient la rivière Medellín par des ponts en acier. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, ce système de transport de passagers de masse est tombé en panne. En octobre 1951 le dernier tramway, le tramway d'Aranjuez, a été fermé. L'ère des tramways électriques n'a duré que trois décennies. Désormais, de nouveaux systèmes de transport ont été mis en place tels que les camions *escalera* et les bus urbains à essence.

LE MÉTRO

Depuis les années soixante, quand Medellín approchait du million d'habitants, on a commencé à penser à un système de transport de masse. Les terrains du corridor qui longe le fleuve de la ville ont été considérés comme une opportunité pour relier la vallée d'Aburá du sud au nord. Parallèlement au réseau de canalisations, on a tissé un complexe d'avenues avec l'intention de

moderniser la ville et de donner accès aux produits industriels. Puis l'idée de construire et de mettre en service un métro pour Medellín et la vallée d'Aburrá a commencé à prendre forme. Dans ce processus, on a évoqué la possibilité de dérouter un tronçon du parcours pour entrer dans le centre-ville, afin que le métro aille aux gens et non les gens à lui, ce qui impliquait de construire un grand viaduc surélevé. C'est ainsi que le 30 novembre 1995 la ligne A du métro a été mise en service et, un an plus tard, la ligne B le 28 février 1996.

La ligne A (bleu) traverse la vallée du nord au sud, s'étend sur 25,8 km et comprend 21 stations ; la ligne B (orange) traverse la vallée du centre à l'ouest, s'étend sur 5,3 km de trajet et comprend 7 stations. L'inauguration du Métro de Medellín a permis de mettre en place un grand système de transport de masse pour toute la vallée d'Aburrá et ses montagnes, si l'on tient compte des téléphériques et futurs développements.



« Un rêve réalisé ». C'est ainsi que l'on voyait la couverture du journal *El Colombiano* le 30 novembre 1995, lorsque le Métro a commencé son opération commerciale. Source : Journal *El Colombiano*, numéro 28087.

Le 7 août 2004 a commencé l'opération commerciale du Métrocable avec la ligne K. La construction des câbles aériens a été la première étape vers l'extension du réseau qui tisse le Métro. Plus en avant l'arrivée du MétroPlus, des bassins d'alimentation, du système de bicyclettes publiques « EnCicla » et du tramway, démontre comment ces différents systèmes remplissent chacun à leur manière une tâche d'intégration de la ville autour des transports publics. Le 31 mars 2016 a été inauguré le nouveau Tramway d'Ayacucho. Celui-ci traverse la vallée du centre à l'est, s'étend sur 4,2 km avec 6 arrêts et serait complété à postériori par deux câbles aériens vers Pan de Azúcar et Villa Turbay.



La rue Ayacucho en 1925, anciennement connue sous le nom de *calle de la Amargura*, est l'une des plus importantes et des plus longues de Medellín. Elle s'étend de l'est à l'ouest de la ville. On peut voir un tronçon de la rue où deux wagons du tramway circulent. Sur les deux côtés, de grands arbres et des maisons à un étage avec des portes et des fenêtres en bois. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. BPP-F-008-0671. Photo de Meliton Rodriguez (1889-1995).



Tramway d'Ayacucho actuellement. Source : <https://www.facebook.com/groups/historiafotograficademedellin>

I.III. LE PAYSAGE URBAIN.

L'analyse du paysage urbain qui fait appel, notamment, à l'histoire de l'art, de l'architecture, de la ville, du paysage et de l'esthétique, se concentre dans le cadre de ce travail sur l'histoire industrielle inhérente à la ville de Medellín à travers l'étude du paysage technique que représente le Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá, ainsi que sur ses connotations patrimoniales et sociales.

Quelle meilleure façon de légitimer le « paysage urbain » à Medellín qu'à travers le réseau du Métro, où confluent et interagissent constamment les acteurs de la ville et par lequel les éléments constitutifs de celui-ci peuvent être identifiés : on a une vue d'ensemble de la ville grâce au métro surélevé ; les conditions géographiques et environnementales de la vallée d'Aburrá rendent cette vue agréable à regarder ; ça donne envie d'y être et de s'y promener ; et finalement, on y trouve des éléments physiques emblématiques et typiques de la ville en plus du réseau du Métro lui-même.

PAYSAGE TECHNIQUE

Ce sous-chapitre remet en question la décision de la municipalité de construire le Métro de Medellín surélevé et non souterrain. En considérant la ville comme le système et le métro comme un élément à l'intérieur de celui-ci, on cherche à défendre la thèse selon laquelle le métro est destiné à transporter des passagers et non à effectuer une « rénovation urbaine ». Un métro souterrain aurait préservé l'intégrité d'une grande partie du patrimoine historique : le Parc Berrio, la Place Nutibara, le Parc de la République, les rues Bolívar, Juan del Corral et Maturín ; en plus d'être moins cher.

Mais il faut toujours prendre les décisions de la meilleure façon possible et confirmer ainsi la vigueur des habitants de ce territoire qui a surmonté des moments difficiles et qui a fait son chemin au cours du siècle qui vient de commencer en démontrant sa résilience et sa capacité à se développer comme une ville-région (c'est ainsi que l'administration municipale la définit elle-même) moderne et exemplaire pour toute l'Amérique Latine et le monde entier. Bien qu'une partie importante du patrimoine architectonique et urbanistique n'ait pas été préservée, le paysage technique constitué par un métro surélevé permet de l'avoir en permanence à l'esprit en l'observant fonctionner à tout moment et en lui permettant d'influencer positivement notre comportement en tant qu'utilisateurs du système de transport et habitants de cette ville imposante.



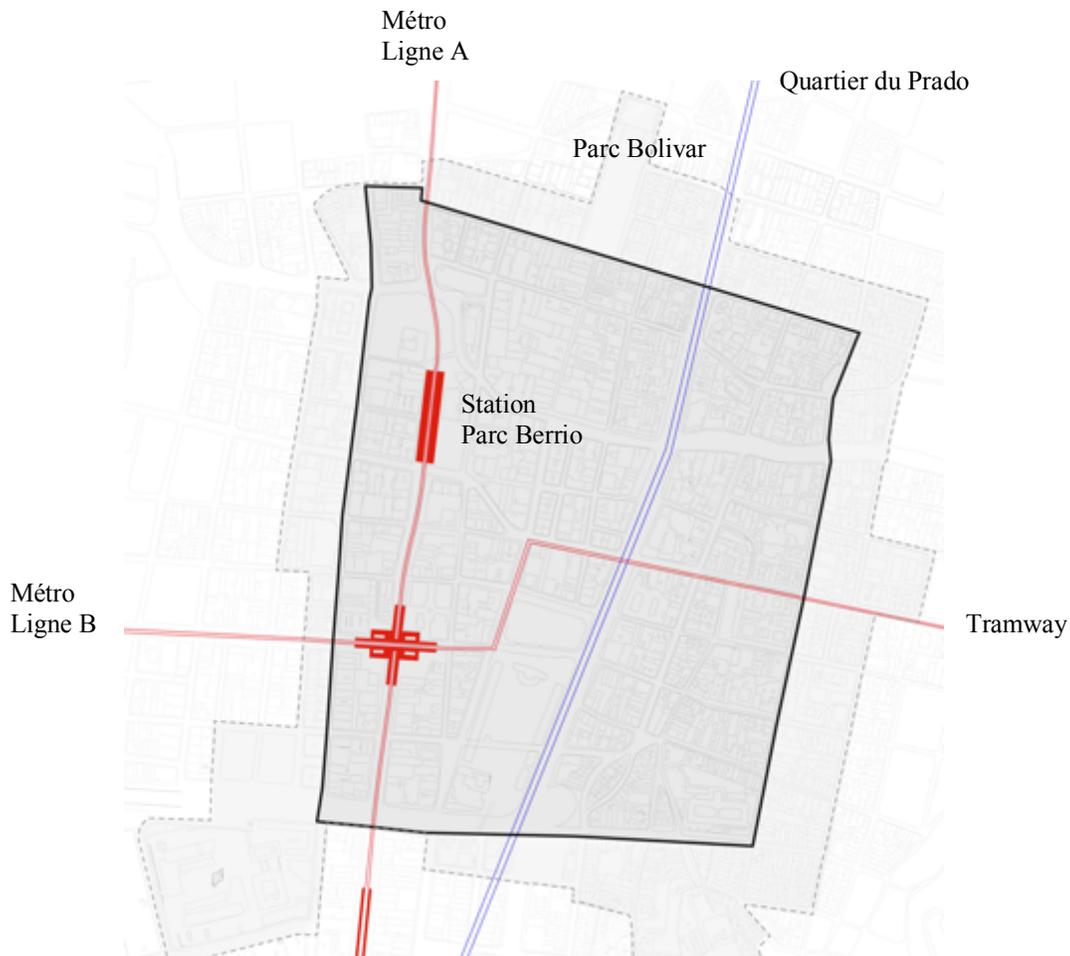
Construction du viaduc du métro de Medellín en 1988. De dos, on voit le Dr. Jorge Restrepo Uribe, qui a été maire de Medellín et gérant de Coltejer, en plus d'être acteur et expert en matière de planification et de croissance urbaine. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. DAP-F-11-0017. Photo de la mairie de Medellín.

Depuis le XVIII^e siècle le paysage ferroviaire occupe une place centrale dans le monde entier. Sa mise en œuvre a permis la transformation du territoire non seulement du point de vue urbain mais aussi du point de vue culturel, puisque sa valeur est plus que paysagère, à savoir affective. Cette relation influencera sa perception et son appropriation par les personnes, utilisateurs ou non, du système ferroviaire. De la même manière le Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá, qui est devenu un symbole de la ville-région et plus encore, de ses habitants, ainsi qu'avec le développement de la Culture Métro, démontre son caractère et son aptitude à établir Medellín comme une métropole attractive pour les touristes et précieuse pour leur propre bénéfice.

Dès le XVI^e siècle, le concept de paysage a été défini comme une construction culturelle, ou plutôt, comme le rapport entre la culture de chaque société et la nature dans laquelle elle se développe et avec laquelle elle évolue et se reconnaît mutuellement, comme nous le dit Turri dans sa théorie paysagère : dans un double sens, les habitants d'un territoire sont à la fois acteurs et spectateurs dans le théâtre qu'est le paysage. D'une part, ils représentent leur rôle d'acteur en modifiant l'espace naturel et en l'empruntant, et d'autre part, ils sont influencés par celui-ci, déterminés par sa perception et par sa représentation conséquente.

Les réseaux ferroviaires ont organisé le territoire de la même manière que les routes et les voies urbaines pour les voitures. En vertu du principe que le développement industriel et technique des derniers siècles contribue à améliorer la qualité de vie des personnes, différentes configurations de paysage ont vu le jour et ont, sans aucun doute, déterminé les modes de vie et les perceptions des habitants de chaque époque. Cependant, l'idée du progrès de ces dernières décennies n'est pas indissoluble du développement industriel. Nous voyons maintenant par exemple que l'utilisation de voitures dans les villes a dépassé la capacité d'accueil urbanistique et qu'il est nécessaire d'envisager de nouvelles solutions afin de permettre une meilleure relation à la nature et donc une meilleure protection de l'environnement, sujet aussi important aujourd'hui.

Dans le cas de Medellín et de sa zone métropolitaine, l'industrie automobile a été la première à modifier radicalement le paysage urbain d'une ville naissante et avec peu de patrimoine architectural. Nous réalisons maintenant que nous aurions pu et dû conserver ces derniers pour la mémoire collective et historique de la ville. Avec la construction de l'Avenue Oriental qui relie la ville du sud au nord, le centre-ville et son histoire ont été fracturés en deux. D'importants quartiers d'une grande valeur patrimoniale et architecturale ont été défigurés. On peut citer le quartier traditionnel du Prado, secteur patrimonial par excellence à conserver, qui a été isolé de son centre urbanistique et social, le Parc Bolívar. Cela a conduit le quartier du Prado, qui était autrefois le quartier des riches habitants de la ville, à se transformer en un quartier dont l'intérieur des maisons (l'extérieur est conservé en majorité) est constitué de petites chambres à louer et destinées à des personnes économiquement défavorisées, rendant ainsi leur conservation pratiquement impossible.



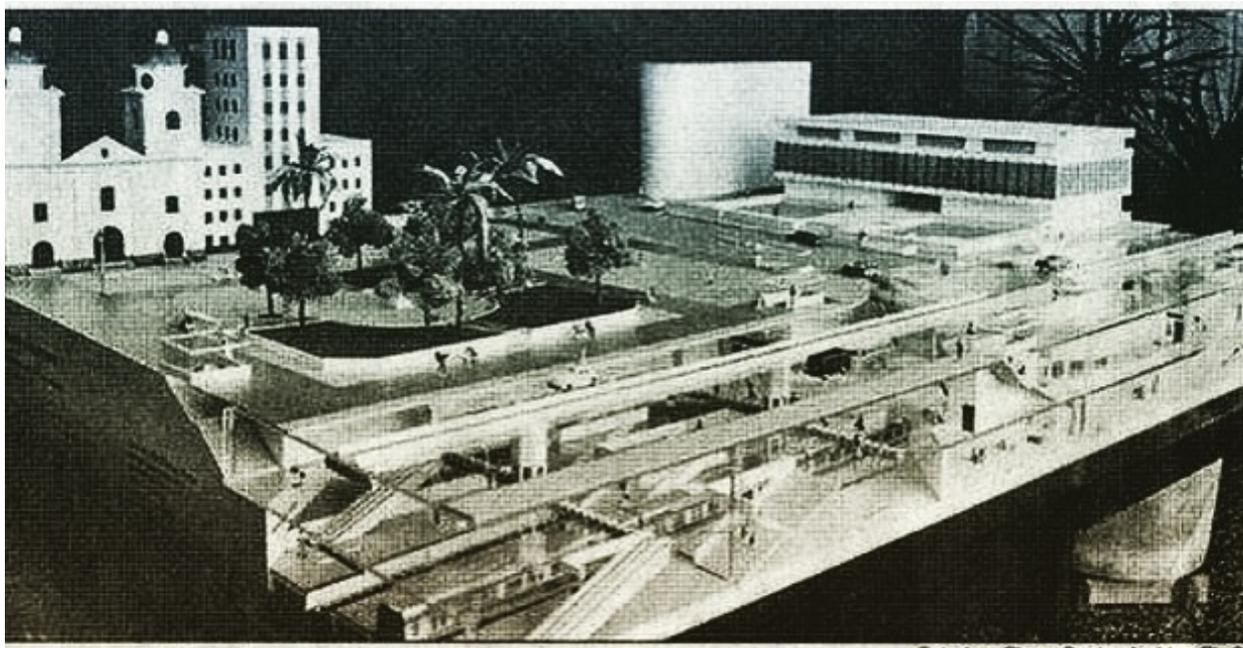
+ Station San Antonio = Station Parc Berrio = Avenue Oriental ^ Nord
 Schéma du centre de Medellín et de son infrastructure de transport principal. Source : Plan réalisé par Eduardo Calle.

PAYSAGE TECHNIQUE ET PATRIMOINE

Nous avons déjà mentionné dans l'introduction une certaine obsession de ceux qui appartiennent à cette région à vouloir démontrer une modernité et des progrès qui ne respectent pas le patrimoine historique construit. C'est ainsi que la démolition du plus grand théâtre de *style* architectural européen d'Amérique Latine de son temps, le Théâtre Junin, est très souvent mentionnée et vivement déplorée. À la place, on a construit le bâtiment qui serait à la fois le plus haut d'Amérique Latine pour l'époque, l'Édifice Coltejer, jalon architectural et symbole actuel de la ville.

À cet égard, selon la théorie apprise aux cours du master, dans le cas de Medellín il est plus opportun de parler de « gestion du changement » que de patrimonialisation, parce que les stratégies qui permettent à la ville de continuer à évoluer sont nécessaires, mais doivent toujours être pensées en essayant de conserver les éléments patrimoniaux qui la caractérisent et lui donnent de la valeur à travers le temps. Comme dans le cas du patrimoine culturel, les processus et stratégies économiques et sociales qui reconnaissent le patrimoine historique architectural et urbanistique deviennent essentiels pour pouvoir les conserver.

Dans le cas concret de l'industrie du transport, ou plus précisément de l'innovation technique dans les transports, le changement paysager est incontournable. Nous voyons qu'il devient évident dans une perspective spatiale et temporelle que le changement paysager s'inscrit à chaque instant dans une perspective conceptuelle, comme une question culturelle et patrimoniale (d'abord une grande avenue qui traverse la ville et son patrimoine, puis un viaduc de métro surélevé qui traverse tout le centre de la ville quelques pâtés de maisons plus bas).



« Ce que ça aurait pu être. Entre 1977 et 1978, les premiers projets fermes sur le système de transport de masse de la ville ont été présentés. Une fois qu'il a été défini comme étant un métro, des alternatives comme celle-ci ont été lancées pour un train souterrain. La maquette de 1983 montre ce que serait la Station Parc Berrio ». Source : Journal *El Colombiano*. Projet du consultant français. Photo de Luz Elena Castro.

Bien que la décision de la municipalité de construire le Métro de Medellín surélevé et non souterrain continue de faire l'objet de critiques et de rectifications de la part des citoyens, il est indéniable que ce Système de Transport Intégré a été une grande bénédiction à bien des égards pour la ville-région. En effet, ce projet dépasse la question de la mobilité pour aboutir à une transformation sociale spectaculaire à travers laquelle les taux de criminalité ont considérablement diminué dans les zones de la ville où, notamment le MétroCable, a été mis en œuvre. Les avantages que le système a apportés à la ville sont nombreux, c'est pourquoi la question de la non-conservation du patrimoine historique au centre-ville continue de passer au second plan. Toutefois, dès lors qu'un train métropolitain, en tant qu'élément du système qui est la ville, est destiné à transporter des passagers et non à effectuer une rénovation urbaine, le viaduc du Métro de Medellín peut être considéré comme une violente agression contre le paysage urbain, en particulier celui-ci du Parc Berrio, place fondatrice de la ville.

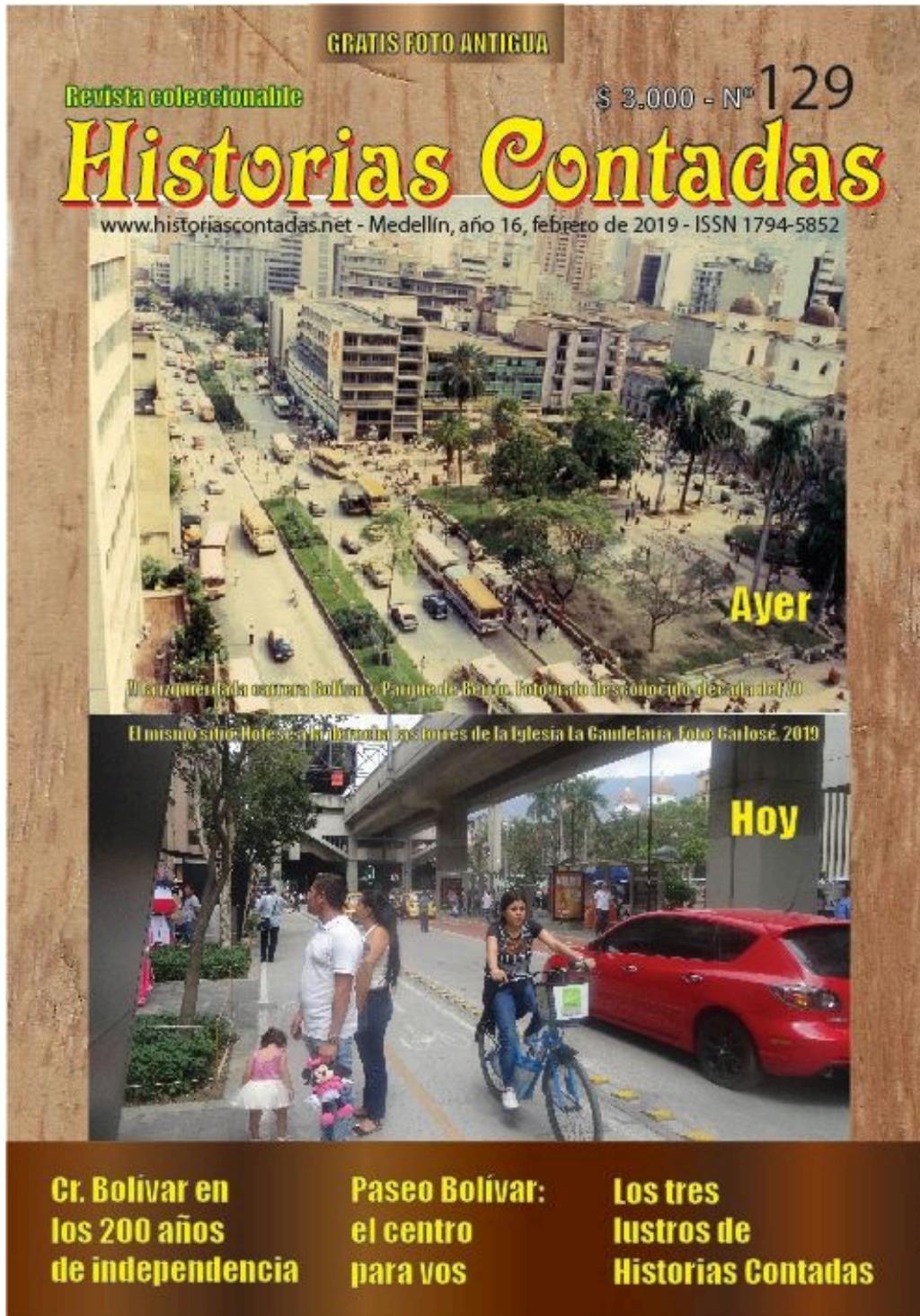
À partir de la construction du viaduc, le célèbre Parc Berrio n'a plus été le même, il n'est plus un parc ou une place, au contraire, il est devenu une simple et triste plateforme d'accès à la station du Métro. Le viaduc a également opacifié d'importantes façades architectoniques telles que celle de l'ancienne gouvernance, qui est maintenant le Palais de la Culture Rafael Uribe Uribe. À cet égard, certains experts considèrent qu'un tramway ou un système comme le MétroPlus (bus écologiques articulés) auraient été moins agressifs et moins chers pour cette zone.



Accès à la Station Parc Berrio. Source : <https://elturismoencolombia.com/a-donde-ir/turismo-en-medellin/parque-berrio-medellin-colombia/>



Palais de la Culture Rafael Uribe Uribe en 1988. Également connu sous le nom de Palais de Calibío et Palais du Gouvernorat d'Antioquia, actuellement siège de l'Institut de la Culture et du Patrimoine d'Antioquia. Conçu par l'architecte belge Agustín Goovaerts et construit entre 1925 et 1940 par Agustín Goovaerts, Jesús María Mejía Montoya et Florencio Mejía. Source : Bibliothèque Publique Pilote. Reg. DAP-FI-15-0770. Photo prise de la fiche d'inventaire des biens culturels immobiliers de la mairie de Medellín.



Carrera Bolívar et Parc Berrio, années 70 et 2019. Revue *Historias Contadas*, numéro 129.

Il s'ensuit une discussion sur les différentes options qui auraient permis de construire un système massif de transport qui respecterait beaucoup plus le patrimoine historique et architectural tout en préservant le paysage urbain de la ville. D'une part, on croit qu'un métro souterrain aurait préservé l'intégrité d'une grande partie du patrimoine historique : le Parc Berrio, la Place Nutibara, le Parc de la República, les rues Bolivar, Juan del Corral et Maturín. D'autre part, on considère également que le métro, en tant que transport de masse, aurait dû être tracé de La Estrella à Niquía en suivant la bande du fleuve comme prévu dès le début, sans avoir à entrer dans le centre.

Quelles que soient les raisons des uns et des autres, le fait est que dans la vallée d'Aburrá il y a un Système de Transport Intégré qui a assimilé tout le territoire en fonctionnant de manière exponentielle. Il a grandi et évolué de la main de ses utilisateurs, en général habitants et visiteurs de la ville, devenant non seulement un symbole mais aussi la fierté et l'exemple de la ville-région à l'intérieur et à l'extérieur du pays. Si comme le dit Turri dans son livre *Le paysage en tant que théâtre*, il existe une corrélation spatio-temporelle entre le paysage urbain et le spectateur ou acteur dans laquelle ceux-ci s'influencent mutuellement, il est indubitable qu'il faut attribuer la qualité de vie offerte par le Métro de Medellín et tout son Système de Transport Intégré à la qualité de son paysage, même si l'on doit garder à l'esprit les agressions regrettables à la mémoire historique et urbanistique de la ville qui ont déjà été mentionnés ci-dessus.

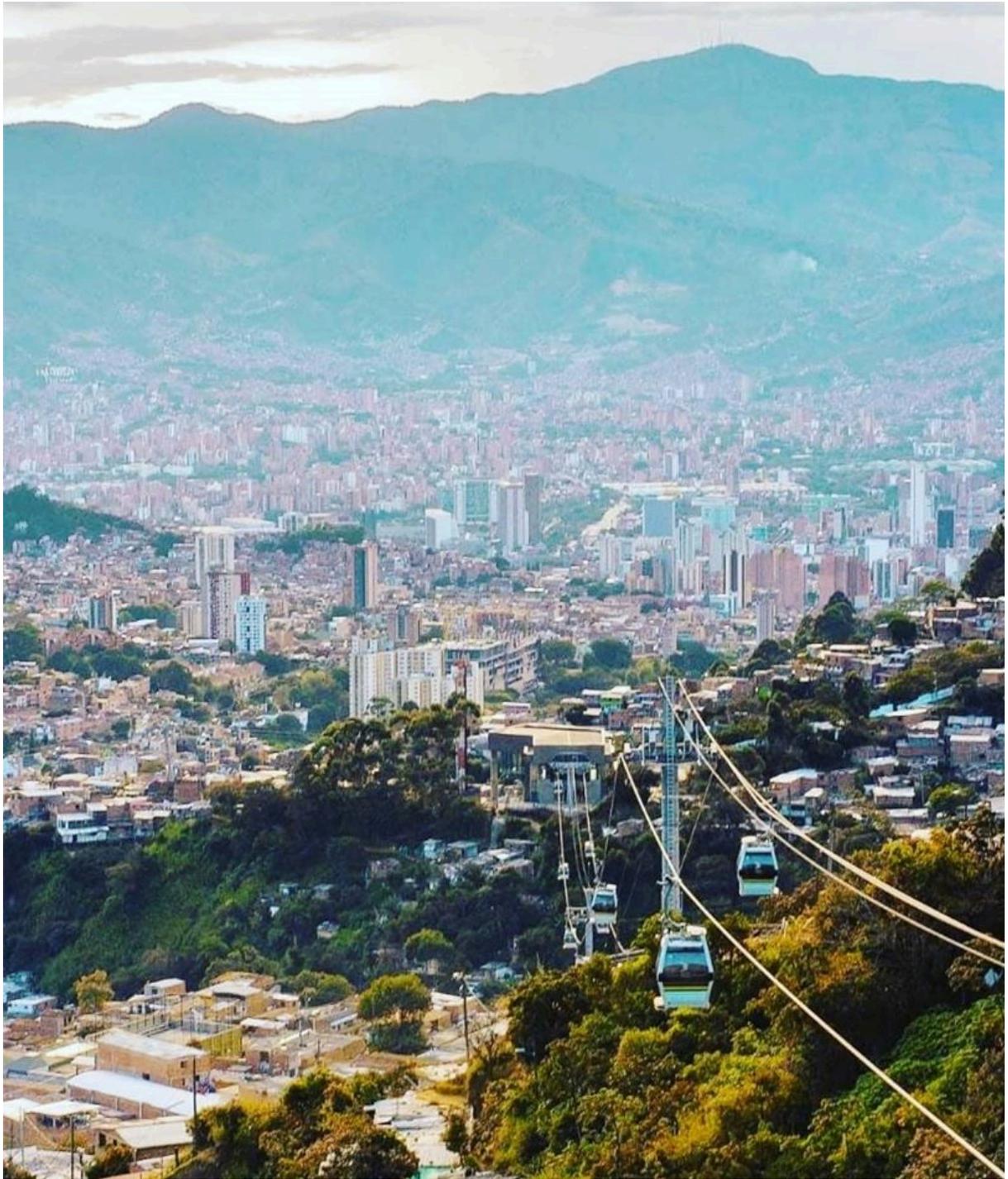
PAYSAGE TECHNIQUE ET SOCIAL

Lorsqu'on parle de qualité de vie et de qualité du paysage, il faut tenir compte de divers facteurs complexes et multifonctionnels tels que l'écologie, l'économie, le social, l'affectif, l'esthétique ou le culturel. Facteurs vers lesquels le développement de la ville de Medellín est orienté avec la mise en œuvre de son Système de Transport Intégré. Cependant, c'est la Culture Métro mise en place depuis ces trente dernières années, qui témoigne fidèlement de la transformation que partagent la ville et ses habitants. Grâce à celle-ci, le Métro de Medellín a commencé à sensibiliser les medellinenses à l'importance du soin et du bon usage du système, en proposant des schémas de comportement qui le permettent et qui se reflètent dans d'autres contextes et scénarios urbains, ainsi que dans l'identité même de la ville et de ses habitants. Le système est donc impeccablement propre et sans agressions de la part des utilisateurs eux-mêmes.

Toute cette vague de développement et de transformation, rafraîchissante pour la ville au cours des trois dernières décennies, frappe de plus en plus les habitants et les touristes. Elle modifie l'image que le monde avait de Medellín par le passé. Avec le système comme symbole de la ville, de nouvelles représentations de celle-ci ont été créées, représentations si positives qu'elles ont multiplié le sentiment d'appartenance à la ville même, mais surtout à son Métro, lequel est désormais une pièce fondamentale du patrimoine de Medellín et de la Colombie. Le Métro et tout son réseau sont un patrimoine vivant, où nous constatons que le paysage n'est pas seulement ce que l'on voit à partir d'un point donné, mais également ce qu'on habite.

Le viaduc du Métro dans le paysage de la ville constitue également une référence visuelle importante pour la perception des observateurs et pour sa représentation par la plupart des personnes du commun. L'avoir tout le temps présent visuellement représente en quelque sorte « le chemin » comme le premier signe du paysage au début de l'humanité. Tout comme la ligne du chemin de fer a marqué ultérieurement le territoire et a constitué le paysage de l'époque, le viaduc du Métro de Medellín va dorénavant définir visuellement le centre-ville et déterminer son paysage, mais également la relation symbolique et affective qui existe entre tous et tout le système dans son ensemble.

C'est ainsi que le viaduc du Métro de Medellín constitue une partie fondamentale du paysage de la ville. Si l'on va un peu plus loin dans cette analyse mais sans nous éloigner du système lui-même, il convient de souligner comment à partir de celui-ci nous pouvons regarder et apprécier presque toute la ville et sa zone métropolitaine. Grâce à sa surélévation allant jusqu'à une hauteur de quinze mètres, le métro permet de regarder entièrement le paysage de la ville avec une perspective radiale de 360 degrés. Ce qui précède devient beaucoup plus évident avec le système des MétroCables, qui nous permet d'avoir un visuel de la ville non seulement à partir d'un deuxième niveau urbain comme avec le Métro, mais avec une vue que l'on pourrait qualifier à « vol d'oiseau » depuis ses téléphériques. Les MétroCables, avec leur audace et leur succès en tant que système de transport de masse, nous démontrent la capacité d'innovation technique des habitants de Medellín et confirment au monde leur fascination pour le progrès.



Centre-ville depuis le quartier La Sierra. Source : <https://www.facebook.com/MedellinTuristico>. Photo de Andrés Navales (@andrssnavales)

La mise en œuvre de cette nouvelle technique des téléphériques pour le transport régulier de passagers, qui fonctionne désormais non seulement à Medellín mais aussi dans d'autres villes d'Amérique Latine, a permis un développement territorial et social plus rapide qu'auparavant. Ce qui nous permet dès lors de compter sur l'utilisation du Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá, plus uniquement comme une simple activité mécanique et de routine, mais bien comme une contribution humaine qui définit notre mémoire et notre identité, et dont sa valeur patrimoniale devra être reconnue à travers l'histoire et pour tous. Puisque comme le dit Turri dans son livre : la clé du bienfaire de l'être humain en tant qu'agent territorial est d'apprendre à regarder le monde qui l'entoure :

« Où manque l'homme qui sait regarder et prendre conscience de lui comme présence et comme agent territorial, il n'y aurait pas de paysage, mais seulement de nature, simple espace biotique, au point de nous faire considérer que, entre les deux actions théâtrales de l'homme, agir et regarder, elle nous apparaît comme plus importante, plus exquisément humaine la seconde, avec sa capacité de guider la précédente. Nous pouvons dire, en d'autres termes, que celui qui sait s'émouvoir devant le spectacle du monde, qui s'exalte en voyant l'empreinte humaine dans la nature, qui ressent les rythmes de celle-ci et les rythmes de l'humain, est celui qui, au-dessus du reste, sait trouver les justes clés pour projeter et construire dans le respect de ce qui existe et dans la perspective de créer de nouveaux et de meilleurs futurs. »¹⁹

¹⁹ Eugénie Turri, LE PAYSAGE EN TANT QUE THEATRE, Venise, 1998, p. 14.



Le métro dans le sens sud-nord qui quitte la Station Parc Berrio. Source : <https://destinationthink.com/blog/medellin-tourism-challenge-defining-promoting-unique-positive-personality/>

CHAPITRE II : « CULTURE MÉTRO », PRATIQUES SOCIALES ET PRATIQUES CULTURELLES.

It is obvious the effort made by the municipal administration to transmit the values that will be important for the system and for the representation that the inhabitants of the city of Medellín will make. With the establishment of the Culture Metro five years before the commercial inauguration of the Metro of Medellín, the inhabitants of the city and its metropolitan area have established a direct and close link with it, a relationship of trust and hope after a decade of violence. However, we focused on the city center and more specifically on the Berrío Park, where planned urban interventions and new materialities have in turn brought significant challenges and improvements in inclusion and spatial justice through the creation of an Integrated Transportation System for the entire Aburrá valley.

This crucial and representative fact of the city attributes to the Metro network important symbolic and emotional values for the inhabitants of the region, in fact, it is the culture manifested around the Integrated Transportation System of the Aburrá Valley that characterizes the city and its inhabitants. This relationship is reflected in the Metro Culture and in the various enriching social and cultural experiences related to the use of the system going in the direction of belonging and made available to all the inhabitants of the valley, which in turn will be the key to the success of this metropolitan system.

Ce travail se concentre sur les configurations spatiales du centre urbain de Medellín, qui en tant que producteur de ville condense l'urbain. Les différentes significations sociales, la coexistence de différentes temporalités, l'égalité spatiale, entre autres, se manifestent en potentialisant les opportunités et les alternatives. « Une carrière d'études, plans proposés et appliqués depuis le milieu du siècle dernier, comme le Plan Pilote (1950), le Plan Directeur (1959), l'Étude du centre-ville (1968), le Plan Routier (1971), le Plan Centre de Medellín (1990), le Programme ORO (1993) entre autres, et qui réapparaissent au cours de la dernière décennie, comme le Plan d'aménagement du territoire - POT (1997) et ses révisions (2003, 2006), le Plan spécial du centre (2005), le Plan spécial pour l'espace public (2006) et le Plan spécial du patrimoine (2009), ont montré que la réhabilitation des centres historiques et traditionnels des villes est l'un des éléments clés du

développement. »²⁰ Cependant, tandis que le centre urbain de Medellín est toujours d'une grande importance pour la ville dans tous les sens, c'est la culture manifestée autour du Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá qui caractérise la ville et ses habitants.

II.I. LA « CULTURE MÉTRO ».

Ces géographies-spatialités du développement définissent également les voies sociales à court, moyen et long terme. Avec la mise en place de la Culture Métro cinq ans avant l'inauguration commerciale du Métro de Medellín, les habitants de la ville et de sa zone métropolitaine ont établi un lien direct et proche avec celui-ci, une relation de confiance et d'espoir après avoir vécu une décennie de violence. Nonobstant, il serait très complexe d'assumer toutes les spatialités, leurs implications temporelles et leurs problématiques sociales, c'est pourquoi nous nous sommes concentrés sur le centre-ville et plus spécifiquement sur le Parc Berrio, avec toute sa réalité complexe de luttes entre espaces, temps, connaissances, pouvoirs et sujets impliqués.

Ce qui revient à dire que les interventions urbaines prévues et les nouvelles matérialités, en dépit de la persistance des problématiques sociales et des injustices spatiales, ont apporté à leur tour grâce à la création d'un système de transport intégré pour l'ensemble de la vallée d'Aburrá, et même si cela peut sembler contradictoire, d'importants défis et améliorations en matière d'inclusion et de justice spatiale. Ce fait crucial et représentatif de la ville attribue au réseau du Métro d'importantes valeurs symboliques et affectives pour les habitants de la région. Cette relation se reflète à travers la Culture Métro (disons métropolitaine) et par conséquent dans les différentes expériences sociales et culturelles enrichissantes liées à l'utilisation du système et mises à la disposition de tous les habitants de la vallée.

Sur les prochaines images nous pouvons voir l'effort fait par l'administration municipale pour transmettre les valeurs qui seront importantes pour le système et pour la représentation que s'en

²⁰ Eulalia Hernández, GÉOGRAPHIES DU DÉVELOPPEMENT DANS LE CENTRE DE MEDELLÍN (1950 – 2009) : espaces, temps et pouvoirs, 2010, p. 10.

feront les habitants de la ville de Medellín. Ces initiatives allant dans le sens d'une appartenance seront l'élément-clé pour la réussite de ce système métropolitain.



« Pour entrer plus rapidement et en toute sécurité dans le wagon, laissons sortir ceux qui arrivent. »
 « Nous accordons un traitement préférentiel aux femmes enceintes, aux personnes âgées et aux enfants. »
 « Si nos objets et articles sont petits et légers, nous voyagerons plus confortablement dans notre métro. »
 « Aimez-moi, je suis à toi. », 1988.
 « Allons voir notre MÉTRO. », 1994.
 « Vivons notre métro et notre ville. », 2004-2005.
 C'est ainsi qu'a été enseignée la Culture Métro et l'appropriation au début de l'activité commerciale du métro.
 Source : [@metrodemedellin](https://www.instagram.com/metrodemedellin), les 21 et 4 janvier 2020.

II.II. PRATIQUES SOCIALES.

En tant que projets associés à ce système de transport, la récupération de l'espace public, la création du réseau de bibliothèques publiques et la mobilité alternative avec des vélos fournis par la même entreprise Métro de Medellín, sont fondamentales. La contribution de ces projets à l'amélioration de la qualité de vie des habitants de la ville contribue au changement social et à la consolidation de la culture citoyenne.

Par ailleurs, la Culture Métro a réaffirmé l'amour et la fierté des habitants pour ce moyen de transport et pour la ville elle-même. Par exemple au milieu de la pandémie actuelle, lors le métro ne s'est pas arrêté et a continué à rouler, portant l'espoir que tout irait bien. La gestion qui en a été faite par l'administration municipale a également été un modèle à suivre internationalement.



« Types d'auto-soins et de coresponsabilité. »
 « Si vous vous taisez en voyageant, une bonne lecture vous permettra de profiter. »
 Campagnes du Métro en temps d'urgence, 2020. Source : [@metrodemedellin](https://twitter.com/metrodemedellin)



#AmigosMetro contribue à la formation, la sensibilisation et le renforcement de la #CulturaMetro, les compétences pour la vie, les valeurs et les attitudes civiques (« Engagement ; Coexistence ; Solidarité ; Respect ; Service ; Participation »). Source : [@fundacionconcreto](https://twitter.com/fundacionconcreto), le 9 février 2018.



En Août 2017 a commencé le programme Recharge verte, initiative développée avec Postobón dans les stations Niquía et Universidad. La #RecargaVerde est simple et agile. La machine vous permet de recharger votre #Cívica personnalisée (carte d'accès au système) en échange de canettes en aluminium, bouteilles en PET vert et PET conventionnel, dans un transfert qui vous offre de l'argent pour chaque bouteille déposée.

II.III. PRATIQUES CULTURELLES.

De nombreux projets culturels associés au Métro, à ses stations et aux cinq parcs bibliothèques voisins ont également contribué à l'expansion de son influence dans la ville. Comme par exemple à l'intérieur du Métro, où la lecture est constamment promue parmi les utilisateurs grâce à des exemplaires appelés *Palabras rodantes* et qui peuvent être obtenus dans les stations comme s'il s'agissait de prêts en bibliothèque. De plus, dans le cadre de l'alliance Comfama et Métro de Medellín, celui-ci est un allié principal pour l'administration municipale comme diffuseur du concours *Medellín en cent mots*. Ce concours qui cherche à faire participer les habitants de la vallée de tous âges à travers la création de contes concernant la ville limités à cent mots est devenu très populaire ces dernières années dans plusieurs pays du monde.

Une autre activité caractéristique du Métro de Medellín est le *Train de la culture*, où périodiquement un wagon du Métro est intervenu pour diffuser la vie et l'œuvre d'un personnage historique *paisa* de grande importance au niveau national, politique ou artistique.



Le nouveau Train de la culture : « L'essentiel de son univers », rend hommage au maître antioqueño Pedro Nel Gómez, en alliance avec le Musée qui porte son nom (@casamuseopedronel). Un espace préparé par les deux entités avec le plus remarquable et représentatif de sa production artistique. Source : @metrodemedellin, le 3 juillet 2020.



Les 4,2 kilomètres colorés de la ligne T (#TranviaDeAyacucho) garantissent un voyage plein d'art, de culture et de transformation. Source : @metrodemedellin



Inauguration à la #EstaciónItagüí de l'exposition *Exploitation minière : trajectoire imprenable*, du photographe Andrés Vélez. Accompagnée par le groupe culturel Tahamíes, de Remedios (Antioquia). Source : @metrodemedellin, le 1^{er} février 2020.

CHAPITRE III : LE SYSTÈME DE TRANSPORT INTÉGRÉ DE LA VALLÉE D'ABURRÁ COMME REFERANT NATIONAL ET INTERNATIONAL.

The new urban logic that enabled the implementation of the cable car system associated with the Metro network has succeeded in making the city-region benefit from a desired social and territorial cohesion, whose dynamism and urban landscape exceed its ritual, architectural and aesthetic values until consolidating a great historical value but above all a symbolic value for the inhabitants of the city. There are a growing number of similar systems in cities in Latin America and elsewhere. Unfortunately, these replicas of the experience in Medellín did not have the same local success that led the city to obtain, in addition to the great advantages in all directions mentioned above, a great international recognition.

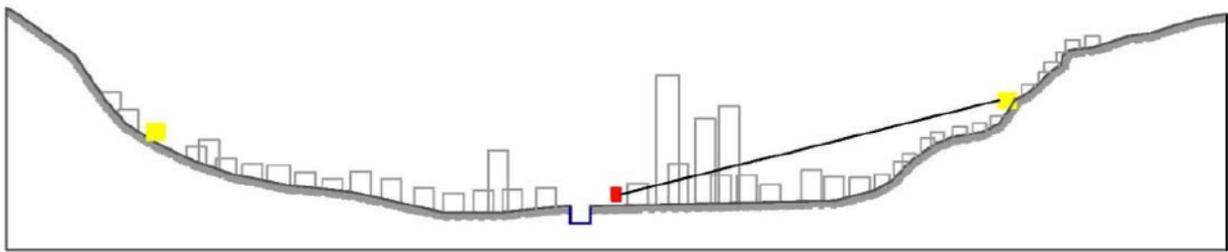
As regards the archives available to the public, the Medellín metro has a series of publications on its website. This is why this work is interested in an archival proposal of publications and inventory by typology of photographs published online, in particular on the social network Instagram of the Integrated Transportation System of the Aburrá Valley. In the same way and in order to ensure the conservation of this living evolutionary heritage that represents the Metro network, this study proposes to carry out artistic activities conducted on some stations of the system to allow users to become involved in sensitizing and awareness of the value of this heritage and its history, which is that of Medellín.

III.I. MÉTROCABLES EN AMÉRIQUE LATINE.

La nouvelle logique urbaine qui a permis la mise en place de ce système de téléphériques associé au réseau du Métro a réussi à faire bénéficier la ville-région d'une cohésion sociale et territoriale désirée, dont le dynamisme et le paysage urbain dépassent ses valeurs rituelles, architecturales et esthétiques jusqu'à consolider une grande valeur historique mais surtout une valeur symbolique pour les habitants de la ville.

MÉTROCABLES À MEDELLÍN

La construction des MétroCables à Medellín a produit un grand changement dans la dynamique sociale de la ville. Il a permis d'amoindrir le temps de déplacement des résidents des périphéries jusqu'à douze heures, puisqu'ils devaient descendre et monter la montagne par des routes étroites et trouver le chemin afin de traverser le fleuve. C'est ainsi que cette nouvelle technologie a apporté des avantages économiques, une qualité de vie et des possibilités importantes à toutes les communautés. Couvrant une zone beaucoup plus vaste avec le modèle de Plan Urbain Intégral a eu un impact urbanistique et social sur des secteurs voisins qui présentaient de grandes insuffisances de toutes sortes.



Vallée d'Aburrá, coupe transversale est-ouest. Source : Impact des grandes infrastructures de transport TRANSMILENIO et MÉTROCABLE dans la ville de BOGOTÁ et MEDELLÍN, en COLOMBIE.

Les lignes et les stations du téléphérique sont :

La ligne K (vert) inaugurée en août 2004. Elle permet de relier la zone nord-est de la ville. Elle s'étend sur 2,07 km et peut transporter jusqu'à 3000 passagers par heure et dans chaque direction. Le parcours s'effectue en à peu près 9 minutes. Ce téléphérique possède 4 stations : Acevedo, Andalucía, Popular et Santo Domingo Savio. Les stations qui permettent d'effectuer des transferts sont Acevedo et Santo Domingo.

La ligne J (jaune) inaugurée en août 2008. Elle permet de relier la zone du centre-ouest de la ville. Elle s'étend sur 2,7 km et peut transporter jusqu'à 3000 passagers par heure et dans chaque direction. Le parcours s'effectue en à peu près 12 minutes. Ce téléphérique possède 4 stations : San Javier, Juan XXIII, Vallejuelos et La Aurora. L'unique station via laquelle on peut effectuer un transfert est celle de San Javier.

La ligne L (marron) inaugurée en février 2010. Elle permet de relier la zone nord-est de la ville (c'est le deuxième tronçon de la ligne K). Elle s'étend sur 4,6 km et peut transporter jusqu'à 1200 passagers, chaque heure et dans chaque direction. Le parcours dure à peu près 12 minutes. Ce téléphérique possède 2 stations : Santo Domingo Savio et Arví. La station qui permet d'effectuer un transfert est celle de Santo Domingo.

La ligne H (mauve) inaugurée en décembre 2016. Elle permet de relier la zone du centre-est de la ville de Medellín. Elle s'étend sur 1,4 km et peut transporter jusqu'à 1800 passagers chaque heure et dans chaque direction. Le parcours dure à peu près 5 minutes. Ce téléphérique possède 3 stations : Oriente, Las Torres et Villa Sierra. La station qui permet d'effectuer un transfert est celle d'Oriente.

La ligne M (pourpre). La ligne du téléphérique M (toujours en construction) permet de relier la zone du centre-est de la ville. Elle s'étend sur 1,05 km et peut transporter jusqu'à 2500 passagers chaque heure et dans chaque direction. Le parcours dure à peu près 4 minutes. Ce téléphérique possède 3 stations : Miraflores, El Pinal et Trece de Noviembre. La station qui permet d'effectuer un transfert est celle de Miraflores.



La convivialité saine autour des stations fait partie de la transformation des territoires que cherche à générer le Système de Transport Intégré à chaque endroit où il arrive. Source : @metrodemedellin

MÉTROCABLES EN AMÉRIQUE LATINE

Il existe un nombre croissant de systèmes similaires dans les villes d'Amérique Latine et d'ailleurs. Avec des exemples comme le système Métrocable à Caracas, au Venezuela ; le système Mexicable à Ecatepec, au Mexique ; le système Mi Teleférico à La Paz, en Bolivie ; le Teleférico do Alemão à Rio de Janeiro, au Brésil (actuellement fermé), et d'autres encore à caractère plus touristique aux États-Unis : le Roosevelt Island Tramway à New York et le Portland Aerial Tram à Portland, en Oregon.

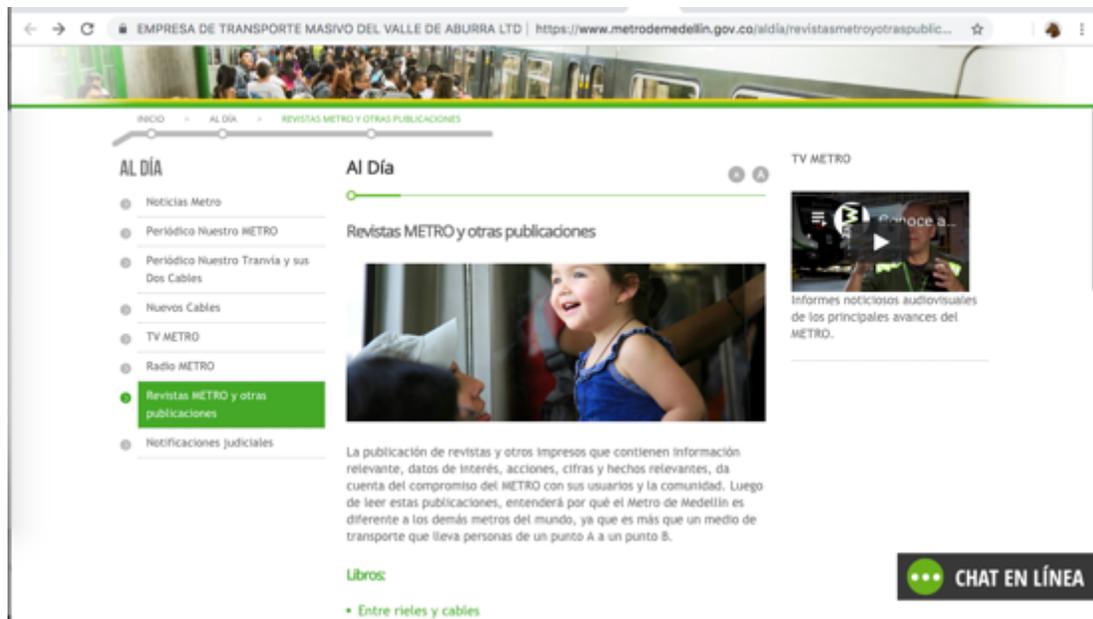
Malheureusement, ces répliques de l'expérience à Medellín n'ont pas connu le même succès local qui a conduit la ville à obtenir, en plus des grands avantages en tous sens mentionnés ci-dessus, une grande reconnaissance internationale. On peut citer par exemple l'obtention du prix de *La ville la plus innovante*, en 2013. Innovation déterminée principalement par l'inclusion sociale que la mise en place de ce système massif de transport de passagers a signifié pour le développement territorial de la ville de Medellín et toute sa zone métropolitaine. Ou bien encore le prix Lee Kuan Yew World City Prize, en 2016, où sont reconnus à la ville de Medellín des aspects tels que l'innovation urbaine, l'exploitation de l'espace public et la durabilité. En 2013 Medellín a été en compétition avec New York et Tel Aviv, tandis qu'en 2016 il l'a été avec Toronto, Vienne et Sydney.

III.II. PROPOSITION ARCHIVISTIQUE POUR LE SYSTÈME DE TRANSPORT INTÉGRÉ DE LA VALLÉE D'ABURRÁ.

SITUATION ACTUELLE

Le Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá ou Métro de Medellín est une des entreprises qui rend un service à la communauté la plus aimée sur le territoire antioqueño. Sa Culture Métro a été reconnue aux niveaux national et international, notamment en obtenant la meilleure appropriation possible de la part des utilisateurs. Ces derniers ont déplacé de chez eux à d'autres espaces urbains la culture du respect, la fierté et la solidarité qui les caractérisent en tant que citoyens et utilisateurs de ce système de transport de masse, le plus important de la Colombie.

Comme on peut voir sur l'image ci-dessous, en ce qui concerne ses archives à disposition du public cette entreprise dispose d'une série de publications sur son site Internet : quatre livres qui rendent compte du début autant complexe que glorieux du système ; une série de magazines qui parlent plutôt de la Culture Métro et des projets de l'entreprise ; et environ quatre publications « autres » (mal nommées selon moi) dont le contenu est préférentiellement normatif et d'inspiration sociale.



« Magazines MÉTRO et autres publications ».

Livres :

Entre rails et câbles.

Les gardiens du public.

Les clés de la défense.

Le tissu social des MétroCables.

Magazines :

Magazine NOTRE TRANCHE, 2014 – 2015.

Magazine MÉTRO - Mobilité durable, 2014.

Magazine MÉTRO - RDI - Deuxième édition, 2013.

Magazine MÉTRO - Système de transport par câble aérien - Troisième édition, 2011.

Revue Notre MÉTRO - Merci pour cet amour, 2010.

Magazine MÉTRO - Culture MÉTRO - Deuxième édition, 2010.

Magazine MÉTRO - Projets RDI - Première édition, 2007.

Autres :

Normes d'utilisation des réseaux sociaux MÉTRO.

Appliquons toujours ces 7 principes (édition pour les utilisateurs malentendants).

Carton : Ma patrie depuis le Métro 2.

L'innovation pour améliorer la compétitivité.

D'autre part, nous constatons que l'entreprise est également impliquée dans autres médias tels que la télévision, la radio et la presse écrite. C'est pourquoi et, conformément à mes autres recherches dans le cadre du master, je m'intéresse à cette proposition archivistique des publications et de recensement des photographies publiées sur l'internet, notamment sur le réseau social *Instagram* du Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá. Il n'est pas inutile de rappeler que dans ce cas j'évoquerai celles publiées par la même entreprise sur ses réseaux. En principe, on n'a pas l'intention d'inclure les autres photographies que tout utilisateur peut publier sur le site ou sur d'autres pages et groupes sur *facebook*, puisque pour celle-ci, il s'agit d'une proposition institutionnelle.

OBJECTIFS

- Effectuer la rédaction des fiches des quatre livres, des six exemplaires du magazine appelé Magazine Métro et des quatre « autres » publications du site Internet.
- Recenser les photographies publiées sur le réseau social *Instagram* du système ci-dessus indiquées, dans le but de promouvoir la Culture Métro et de faire connaître l'évolution qu'on a peut constater sur le paysage urbain et technique de la ville, ainsi que l'amélioration de la qualité de vie de la population grâce au système.
- Créer un lien entre la photographie comme moyen populaire dans notre actualité mondiale, principalement par le biais des réseaux sociaux, et les publications actuelles des archives de l'entreprise susmentionnées et qui sont mises à disposition des visiteurs du site.

RESSOURCES NÉCESSAIRES

En tant que ressource humaine principale il faut conserver une personne en charge des réseaux sociaux, celui qui maintenant est une personne avec un grand charisme et une grande connexion avec le public. Cette personne a réussi à créer un grand lien entre ses publications, qui exploitent avec un certain humour *paisa* les événements et les histoires du réseau du Métro, et les commentaires qu'il reçoit de la part des lecteurs, qui en effet confirment toujours leur amour pour l'entreprise et pour ce qu'elle représente pour la ville.

À plus long terme, il faut avoir une personne beaucoup plus qualifiée dans le domaine de l'archivistique à laquelle faire confiance sur l'analyse de l'utilisation de ces publications mises en ligne de la part des lecteurs. Il faut ainsi établir des fiches d'information pour arriver à les conserver et les diffuser. Il est également important d'avoir un photographe principal, qui va chercher à atteindre les objectifs spécifiques sur la bonne et fructueuse utilisation de la photographie pour la diffusion et la communication de l'entreprise sur leurs réseaux sociaux.

PROPOSITION ARCHIVISTIQUE

La proposition archivistique du recensement des photographies est possible grâce à un outil de recherche qui est contemporain à la production de ce travail, c'est-à-dire les réseaux sociaux. Le Conseil International des Archives conseille le recensement ou un guide des photographies comme une option d'archivage en raison de ses nombreuses archives et dû au fait que celles-ci sont une typologie documentaire spécifique à l'intérieur d'une entreprise.

Le recensement en tant qu'instrument opérationnel peut être effectué par typologie, dans les différents sièges d'une institution ou par zone géographique. Dans ce cas, il s'agit d'un recensement par typologie et chacune d'entre elles comprend les différents éléments du Système de Transport Intégré, à savoir le Métro, le tramway, le MétroCable et le MétroPlus.

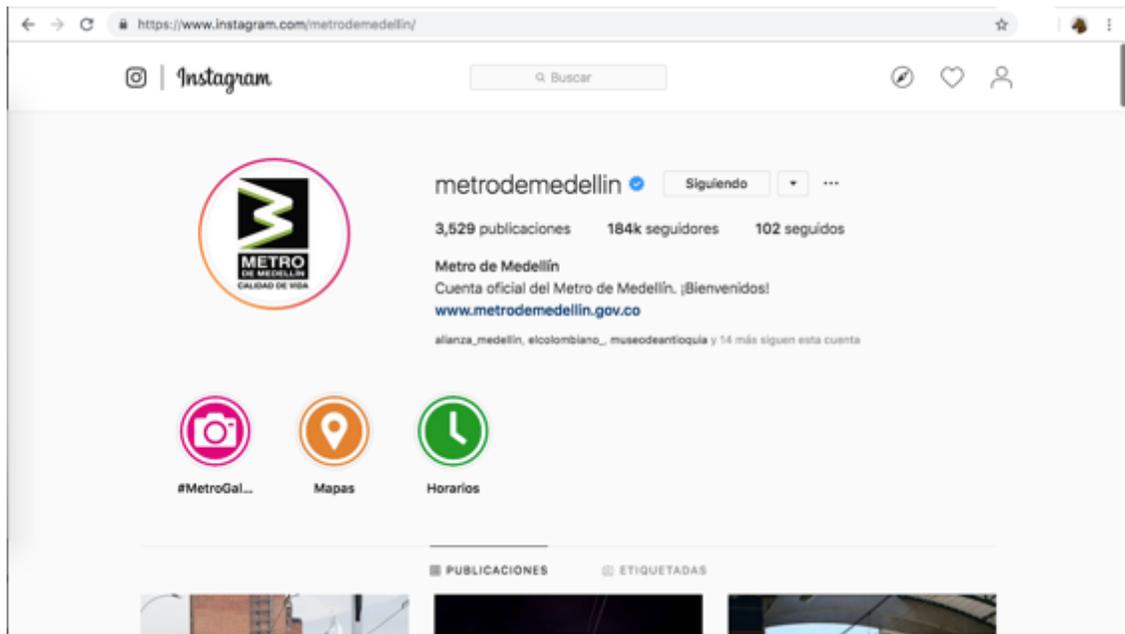
MATÉRIEL À DISPOSITION

En raison du grand nombre de photographies publiées sur le réseau social *Instagram*, on peut dire que ce recensement est une première constatation de la situation, qui peut être effectuée immédiatement d'une manière générale ou sous forme d'un résumé provisoire. Ce travail doit être

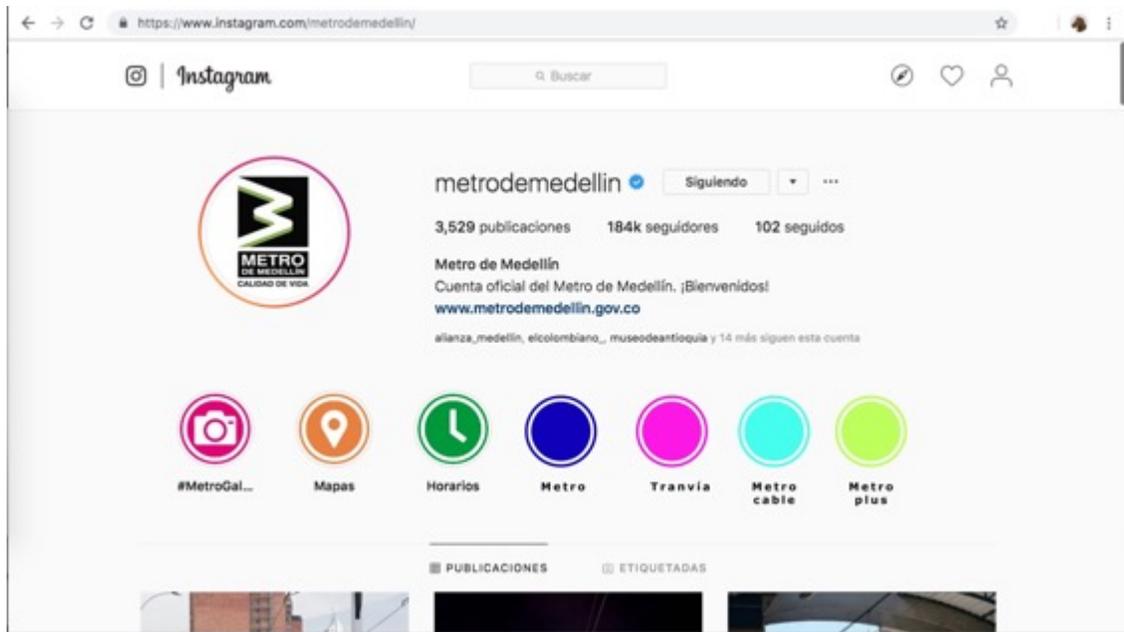
périodique parce que, avec la figure actuelle du *Community Manager*, les entreprises doivent désormais avoir une activité constante sur ce type de réseaux sociaux.

TYOLOGIE D'ORDONNANCEMENT

Sur le site *Instagram* du Métro de Medellín on trouve actuellement trois catégories principales : 1) les cartes ; 2) les horaires et 3) l'*hashtag* #MetroGaleria (c'est là que se trouvent les images les plus belles et les plus frappantes prises du système). Comme on peut le voir sur l'image ci-dessous, ces catégories initiales doivent être complétées par d'autres typologies concernant les différents éléments du système, de manière à permettre plus loin notamment un recensement et un guide (classification) spécialisé pour chacune des stations.



Avant



Après

TEMPS À DISPOSITION

Dans la recherche de nouvelles technologies il faut considérer qu'internet est accessible pratiquement tout le temps, c'est pour ça que l'effort archivistique à réaliser doit également répondre à son immédiateté et au mouvement constant des utilisateurs et des contenus au sein des réseaux sociaux.

En conclusion, on peut dire que les archives des moyens de transport sont doublement importantes parce que ces moyens sont, à l'instar de tous les archives historiques, des produits de la civilisation en eux-mêmes et des objets culturels importants. Cette proposition devrait ainsi permettre une bonne gestion entre l'organisation du travail au sein de l'entreprise, les nouvelles technologies comme les réseaux sociaux et la photographie, et les savoir-faire technique et comportementaux associés au réseau du Métro.

III.III. PROPOSITION ARTISTIQUE AVEC LA COMMUNAUTÉ POUR LA VALORISATION DU RÉSEAU DU MÉTRO.

Afin d'assurer la conservation de ce patrimoine évolutif vivant qui représente le Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá, élément urbain qui a été important pour le développement de la ville-région (morphologique, esthétique, touristique), on peut le considérer comme élément à l'intérieur de la ville mais également comme un parc patrimonial, un système pour connaître la ville presque en sa totalité, ses paysages et ses lieux patrimoniaux.

Pour le faire nous devons nous rappeler les trois fonctions de base d'un parc patrimonial apprises dans le cours *L'histoire économique de l'industrialisation en Amérique Latine* à Puebla : en ce qui concerne le paysage et les biens industriels, un parc patrimonial moderne doit avant tout veiller à la conservation et à la réutilisation des biens industriels ; il doit ensuite travailler à la divulgation de sa valeur patrimoniale et à l'apprentissage de celle-ci par la communauté ; pour la troisième mesure, il doit veiller à la recherche et à la documentation, c'est-à-dire que de cette manière on peut informer, divertir et motiver la conscience et la conservation elle-même.

Comme on a pu l'apprendre lors de cette mobilité de spécialité, les écomusées du patrimoine industriel au Mexique connus comme Centres d'interprétation, issus d'une spécialité plus technologique, ont évolués vers des Parcs du patrimoine industriel comme lieux de mémoire à mettre en valeur, dont l'importance est plus attachée à la communauté. De cette manière, en Colombie nous pouvons prendre ce processus comme exemple et être attentifs à développer entre les différents publics des projets locaux d'organisation populaire tels que les routes patrimoniales qui ont un grand impact touristique. Ainsi, tout le trajet du Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá peut être considéré comme une route patrimoniale à travers laquelle il faut conserver la ville même et son patrimoine, non seulement technique mais aussi tout le patrimoine architectonique et culturel qui ait représentatif de la mémoire historique de la ville et de ses habitants.

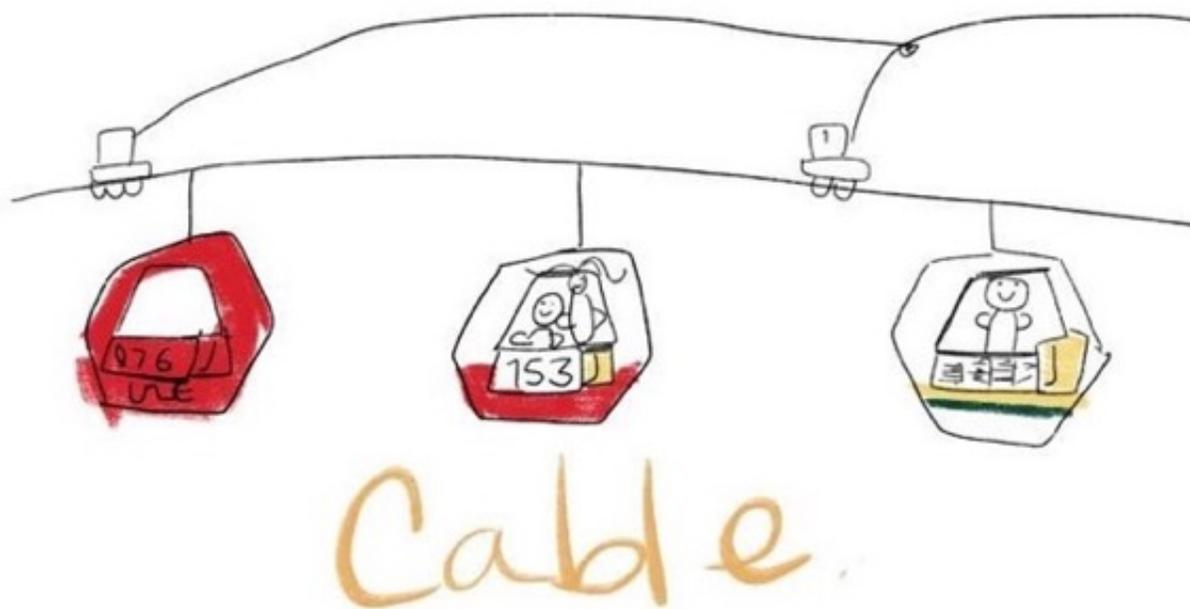
Par conséquent, pour favoriser la valorisation continue du réseau du Métro, cette étude propose de réaliser des activités artistiques menées de manière aléatoire sur certaines stations du Métro, tramway ou MétroCable (parce que le patrimoine est partout mais que certains endroits ont une

importance particulière), pour permettre aux utilisateurs de s'impliquer dans la sensibilisation et la prise de conscience de la valeur de ce système et de toute son histoire, qui est celle de Medellín. Pour se faire, on propose de réaliser des enquêtes sociologiques complémentaires auprès du public, pour aborder sa perception du paysage technique et urbain que représente le Métro de Medellín. Il existe beaucoup de questions qu'on peut se poser autour de cette problématique-là, c'est pour cela qu'il faut préciser que l'on s'intéresse aux accordances entre le dessein des professionnels et le vécu des habitants, reprenant la citation de Naouel Bchir pour lequel « un paysage est (à mes yeux) un phénomène mixte où se superposent réalité et imagination créative, nature et culture, géographie et art (Le Dantec, 2006) ».

De cette manière, les participants auront la possibilité de contribuer à la construction d'un modèle de valorisation d'un système de transport et de son évolution permanente. Comme une œuvre collective, le Métro de Medellín en tant que patrimoine culturel sera un ensemble de symboles et de codes conceptuels et artistiques à replacer dans un contexte historique singulier, dans notre cas, le contexte actuel. Comme nous le dit Naouel Bchir : « En effet, nous nous référons à un paysage entendu comme représentation culturelle dont les révélateurs privilégiés sont ses évocations artistiques (« artialisation in visu » : en référence à Alain Roger) et intellectuelles, qui contribuent par ailleurs grandement à l'instaurer dans la perception commune. Cependant, le paysage urbain que nous interrogeons ne peut être considéré, selon nous, en dehors de sa matérialité qui est essentielle pour le processus du faire paysage ; ni non plus en dehors de l'expérience vécue par l'utilisateur et observateur privilégié : le citoyen. »²¹

Comme conclusion et sachant que le patrimoine immatériel est avant tout une expérience, on prétend valoriser le réseau du Métro par le biais d'activités d'éducation artistique et culturelle en lien avec la communauté, de façon à explorer les mémoires sensorielles liées au système et son histoire. Grâce à cela, on pourra présenter dans les stations les plus importantes une sorte de *collage* environnemental sensoriel représentant les actes, les sentiments et les expériences privés des individus, dans le but de parvenir ensemble à la consolidation d'une mémoire, d'une identité historique et d'une esthétique collective.

²¹ Jaber Naouel Bchir, LE « PAYSAGE URBAIN » EN QUESTION, le 7 juillet 2011.



« Pour Sebastián, 7 ans, un câble « est un oiseau qui s’endort le jour et les gens montent dessus ; la nuit, cet oiseau se réveille et s’envole. » Source : 1 des 112 mots définis par les enfants dans le Dictionnaire #AmigosMetro du Métro de Medellín.



« Mon cœur bat pour ma famille et pour le Métro ». Source : @metrodemedellin

CONCLUSION

A partir du principe que tout patrimoine raconte une histoire, l'histoire que le Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá raconte est celle de l'évolution permanente. La transformation urbaine que la ville a vécue en un siècle trouve son point d'ancrage dans un système de mobilité qui combine le paysage culturel et naturel, qui palpite tout le temps et qui continue à évoluer ; c'est le caractère exceptionnel du Métro de Medellín. En effet, les changements morphologiques et esthétiques que ce système a apportés à la ville sont associés au changement social qui a permis à Medellín, à travers son patrimoine technique et industriel, de démontrer sa résilience à un moment très particulier de son histoire.

Ainsi, le système de transport public actuel de Medellín grâce à sa Culture Métro a permis la construction d'une citoyenneté à travers un urbanisme fait pour les gens mais également avec les gens. C'est qui, en 1991, a été vu de l'étranger comme « Le miracle appelé Medellín ». En d'autres termes, les piliers du développement socio-économique qui font partie de la transformation de la ville impliquent d'abord une institutionnalisation renforcée et fiable et ensuite un engagement de la citoyenneté, c'est-à-dire une coresponsabilité. Cela fait de la planification de Medellín un projet partagé.

Divers sont les jalons historiques de ce développement. Il faut citer pour commencer le Plan Medellín Futur de l'année 1914, avec des vues hygiénistes et des références internationales importantes ; plus tard, au milieu du siècle, le Plan Pilote Régulateur de Medellín a impliqué aussi bien des experts internationaux que locaux ; un Plan d'aménagement du territoire protégé par la loi 388 a été mis en place dès 1997. Mais c'est plus tard, et grâce aux Plans de Développement Local, que la ville en tant qu'appareil civilisateur implique les communautés dans le diagnostic de leurs problèmes et dans la création des stratégies pour les résoudre.

Dans le cas particulier du MétroCable et les zones périphériques où la mise en œuvre se poursuit, il s'agit d'établissements informels qui ont considérablement augmenté la population et la croissance de la ville d'une manière non planifiée mais que grâce à l'excellente performance d'entreprises *paisas* comme les Entreprises Publiques de Medellín avec la fourniture des services publics de base, et du Métro de Medellín en ce qui concerne la mobilité et l'articulation dans le

système qu'est la ville, les caractéristiques éthiques dans et par ces communautés ont été plus importantes que les caractéristiques esthétiques de leurs maisons et quartiers.

En fait, lorsque Medellín a été récompensée comme *La ville la plus innovante* de l'année 2013, le principal argument a été l'inclusion sociale, qui, complété par le développement de l'espace public (ce que la société Métro considère à son tour comme son principal service), a fait gagner la confiance aux habitants de la ville et est devenu un capital social qui s'interprète par la résilience de Medellín, mais surtout par un projet de société. D'ailleurs, la possibilité de connaître la ville à travers son système de transport renforce la beauté de cette vallée traduite dans les visuels de sa topographie et dans la richesse de ses paysages. Le réseau du Métro établit ainsi sa relation avec la ville, celle-ci cesse d'être une inconnue et de susciter la peur, et marcher dans ses rues devient un privilège. Il est clair qu'on ne pense pas à Medellín sans considérer que « M » signifie aussi Métro.

En guise de conclusion, le Système de Transport Intégré de la Vallée d'Aburrá entendu comme patrimoine industriel vivant et évolutif de la région intègre le patrimoine naturel et plus exactement le patrimoine immatériel, c'est-à-dire expérientiel. Voilà ce qui constitue la valeur ajoutée et différentielle de Medellín dans le monde : les gens. Si l'économie expérientielle est liée à la communauté locale, nationale et internationale, dès lors on peut s'attendre à une augmentation du tourisme mais dans le but « d'encourager et de promouvoir la compréhension de l'interaction historique entre le transport, le trafic et la mobilité des personnes, des objets matériels et des idées. Cela comprend les liens entre les systèmes de mobilité et un large éventail de facteurs sociaux et culturels (par exemple, politiques publiques, travail et affaires, science et technologie, tourisme et voyages, médias et arts, et questions cruciales de durabilité et d'environnement). »²²

Étant donné que le patrimoine naturel et le patrimoine industriel n'ont pas de sens sans les gens, mais en plus qu'ils ont besoin de la participation des habitants et des touristes à toutes leurs étapes de mise en valeur et de mise en œuvre, et aussi longtemps que l'on garde l'idée que la mobilité à Medellín est une solution humaine à l'échelle des besoins humains, on peut arriver à maintenir la flamme en illustrant notre patrimoine par des réalisations concrètes qui font sens et permettent de maintenir l'adhésion et la mobilisation en fonction de notre culture.

²² *The International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T²M).*

BIBLIOGRAPHIE

ARCHIVO FOTOGRÁFICO, Biblioteca Pública Piloto de Medellín.

ARRIETA URTIZBEREA, Iñaki (ed.) (2009), Activaciones patrimoniales e iniciativas museísticas: ¿Por quién? y ¿Para qué? Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco.

BACHELARD, Gastón (1957), La poétique de l'espace, Paris : Presses Universitaires de France.

BERMAN, Marshall (1982), All that is solid melts into air, New York.

BOTERO HERRERA, Fernando (1996), Historia de Medellín 1890 – 1950 : Historia urbana y juegos de interés, Medellín : Editorial Universidad de Antioquia.

COSTA, Joan (1998), La esquemática, visualizar la información, Barcelona : Editorial Paidós.

DAMBRON, Patrick (2004), Patrimoine industriel & développement local, Paris : Éditions Jean Delaville.

DUBOURG GLATIGNY, Pascal ; VERIN, Hélène (dir.) (2008), Réduire en art, la technologie de la renaissance aux lumières, Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme.

GONZALEZ REQUENA, Jesús (2000), El ser de las imágenes : de la teoría al análisis de la imagen, Memoria de Cátedra Universidad Complutense de Madrid.

HALBWACHS, Maurice (2004), Los marcos sociales de la memoria, Madrid : Ouvrage publié avec le concours du Ministère français chargé de la culture – Centre National du Livre.

HERNÁNDEZ CIRO, Eulalia (2010), Geografías del desarrollo en el centro de Medellín (1950 – 2009) : Espacios, tiempos y poderes, Tesis de maestría en Estudios socioespaciales. Medellín : Instituto de Estudios Regionales -INER-, Universidad de Antioquia.

LONGINOTTI, Enrique (2008), Tecnologías del texto y de la imagen : Libros antiguos, máquinas virtuales, Buenos Aires : Aurelia Rivera / Nueva Librería.

LYNCH, Kevin (1960), L'image de la ville, Cambridge : MIT Press.

MÁRQUEZ, José Wilson (2012), El Tranvía eléctrico de Medellín (Colombia) y su aporte al proceso de modernización urbana : 1920-1951, HiSTORELo Revista de Historia Regional y Local, vol. 4, núm. 7, pp. 129-156, Universidad de Cartagena, Colombia.

NAOUEL BCHIR, Jaber (le 7 juillet 2011), Le « paysage urbain » en question.

<https://www.projetsdepaysage.fr>

NORBERG SCHULZ, Christian (1979), « Genius loci » : Paisaje, ambiente, arquitectura, Milano : Gruppo editoriale Electra S. p. A.

PATRIMONIO URBANÍSTICO Y ARQUITECTÓNICO DEL VALLE DE ABURRÁ (2010), Un proyecto del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Medellín, Colombia.

RESTREPO, María Elena ; GUTIERREZ, Jairo ; GONZALEZ, Juan Álvaro (2005), La Cultura Metro : Un modelo de gestión social y educativa para la ciudad, 2ª edición, Bello, Antioquia.

ROSSI, Aldo (1982), La arquitectura de la ciudad, Barcelona : Gustavo Gili.

SALDARRIAGA, Alejandro (2010), Buscando el paisaje en el Valle de Aburrá, Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 16, núm. 1, pp. 121-136, Universidad Nacional de Colombia.

TURRI, Eugénie (1998), Le paysage en tant que théâtre, Venise : Marsile.

URIBE TAMI, Maria Fernanda (2012), Impact des grandes infrastructures de transport Transmilenio et Métrocable dans la ville de Bogotá et Medellín, en Colombie. Master en Planification Urbaine et Territoriale, Universidad Politécnica de Madrid.

FILMS

« LA COLONIZACIÓN ANTIOQUEÑA : Paisas, memoria de un pueblo », Une production du Gouvernorat d'Antioquia et l'Institut pour le Développement d'Antioquia – IDEA, Réalisation : Tiempos modernos.

« EL PATRIMONIO PERDIDO », Une production de la Mairie de Medellín, novembre 2019.
Source : Journal *Epicentro*.

WEBINARS

EXPOSITION VIRTUELLE : Le visible et l'invisible dans la photographie à Antioquia, un survol de Medellín entre 1860 et 1950, Bibliothèque Publique Piloto de Medellín et le Musée d'Antioquia.
Le 14 mai 2020.

Sur <https://www.facebook.com/BibliotecaPublicaPiloto/videos/2613649072210837>

((#MiMetroEnVivo))) Miércoles de cultura : EL DERECHO A LA CIUDAD. ¿Qué es la resiliencia? ¿Qué tan resiliente ha sido Medellín? ¿Cuáles han sido las premisas para construir la ciudad que tenemos hoy? Metro de Medellín (le 24 juin 2020). Presentado por Carlos H. Jaramillo, Arquitecto Urbanista y Juan Mosquera, Comunicador Social y Periodista.

UNE DÉFINITION ET CINQ PRINCIPES POUR LA VALORISATION DES ESPACES PATRIMONIAUX. ICOMOS France en partenariat avec PERICLES (le 24 juin 2020). Présenté par Isabelle Palmi, Directrice de l'ICOMOS France et Jean-Pierre Thibault, Inspecteur Général de l'Administration du Développement Durable et Administrateur de l'ICOMOS France.

WORKSHOPS

« DRAWING HERITAGE(S) » Interdisciplinary Workshop (2019), Universidade d'Évora, Portugal.

UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHÉON-SORBONNE
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
UNIVERSIDADE D'ÉVORA

Unité de Formation et de Recherche d'Histoire

Master TPTI

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

Projet tutoré

LA CODIFICATION DES SAVOIRE-FAIRE DANS LA CHARPENTERIE DE MARINE.

CODIFICATION OF KNOW-HOW IN THE MARINE FRAMEWORK.

EDUARDO JOSÉ CALLE VÉLEZ

Sous la direction de
ANNE-SOPHIE RIETH

2020

PLAN

INTRODUCTION	79
Définition du sujet.	79
État de la question.	80
Sources et méthodes d'étude.	82
Présentation de la problématique.	82
I. LA PHOTOGRAPHIE EN TANT QUE SOURCE HISTORIQUE.	84
II. LA PHOTOGRAPHIE COMME OUTIL DIDACTIQUE.	88
CONCLUSION	92
BIBLIOGRAPHIE	94

« La construction des embarcations :

Les connaissances sont transmises par les voies familières : les mains agiles avec les secrets séculaires, qui soignent et font la manutention des bateaux. »

Musée « Escaroupim e o Rio », 2019.

INTRODUCTION

DÉFINITION DU SUJET

Le master Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie (TPTI) est un programme d'excellence financé par l'Union européenne qui se déroule au sein de trois universités partenaires : l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (France), l'Università degli Studi di Padova (Italie), et l'Universidade d'Évora (Portugal). Dans le cadre de ce parcours, le projet tutoré est une forme d'évaluation où les étudiants travaillent en groupe autour d'une thématique qui leur est proposée. Notre thème est « La Codification des Savoir-faire » entendue comme la création d'un ensemble cohérent de codes, de règles, ayant un objectif didactique, pédagogique, créé afin d'assurer la transmission d'un savoir opératoire, d'un savoir d'action.

Pour étudier au mieux cette thématique, notre groupe a choisi de se concentrer sur « La Codification des Savoir-faire dans la charpenterie de marine » à partir d'études de cas situés dans les différents pays de notre parcours. La diversité de nos profils (historien, géographe, artiste plasticienne, architecte et spécialiste de la communication graphique publicitaire), a conduit à appréhender la question sous différents axes. Ainsi, l'essentiel de cette étude a consisté à apporter des éléments de réponse aux questions suivantes :

Qu'est-ce-que la codification des savoir-faire ?

Pourquoi codifier les savoir-faire en charpenterie de marine ?

Quelles sont les formes de cette codification ?

Quels sont les enjeux qui gravitent autour de ce processus ?

L'objectif de cette étude est de créer un site internet qui nous permettra de partager les résultats de notre recherche à un public aussi large que possible ; mais aussi de mettre en lumière un métier dont les savoir-faire sont en danger et à qui nous devons les premières heures de gloire des activités maritimes de l'humanité. Mon approche personnelle autour de la Codification des Savoir-faire dans la charpenterie de marine se concentre sur la mise en images et notamment celle destinée à la représentation du geste quotidien de l'artisan. Au-delà de l'histoire, cette nouvelle manière de réduire en art peut se faire à travers le film ou la photographie.

Avec la production d'images en séquence on peut rassembler les gestes les plus significatifs pour certaines activités de la charpenterie de marine qui soient représentatifs de l'atelier ou du milieu de

la construction navale artisanale. Montrer ainsi que la symbiose entre théorie et pratique, le regarder et le toucher, fait de l'apprentissage technique quelque chose de charmant.

ÉTAT DE LA QUESTION

Nous allons évoquer maintenant quelques auteurs et leurs œuvres qui peuvent nous aider à mieux comprendre le processus historique quant à la représentation de l'image en tant que source historique et outil didactique, tant pour la codification que pour le transfert des savoirs techniques.

Enrique Longinotti²³ est architecte diplômé de la Faculté d'Architecture, de Design et d'Urbanisme de l'Université de Buenos Aires (FADU/UBA). Il propose une réflexion sur la nature complexe et innovante des livres d'architecture et de perspective entre le XVI^e et le XVIII^e siècles, en insistant sur l'énorme changement que ces objets éditoriaux anciens ont apporté à la culture visuelle occidentale. Selon l'auteur, l'essentiel de ces livres est lié à la présence spécifique des images non pas comme simple illustration mais comme véritable visualisation de procédures graphiques complexes qui interagissent parfois avec un texte, parfois par elles-mêmes. On se trouve dans une première ère de « visualisation reproductible » parce que les interactions entre image et texte proposées n'ont rien à voir avec la contemplation esthétique de l'image, mais avec sa construction précise, transmissible, méthodique et opérationnelle.

On trouve une approche similaire dans l'ouvrage de Pascal Dubourg Glatigny et Hélène Vérin, *Réduire en art*²⁴, construit à partir de travaux sur les rapports entre les arts, les sciences et les techniques à l'époque moderne. Ils définissent la réduction en art de la manière suivante :

« ... du latin *ad artem redigere* : rassembler des savoirs épars, fragmentaires et souvent non-écrits, il les met en ordre méthodique à l'aide des mathématiques, de la rhétorique, de la figuration. En contribuant au bien public [...] Si la définition est complexe, c'est que l'opération par laquelle on voulait, à l'époque moderne, diffuser par l'écrit et par le dessin les savoirs ainsi formalisés ne l'était pas moins. L'enjeu était à la fois simple et capital : faciliter les choix techniques « de l'art » et rendre accessibles au plus grand nombre des

²³ Enrique Longinotti, *TECNOLOGÍAS DEL TEXTO Y DE LA IMAGEN. LIBROS ANTIGUOS, MÁQUINAS VIRTUALES*, publicado en diCom, 2009.

²⁴ Pascal Dubourg Glatigny, Hélène Vérin (dir.), *REDUIRE EN ART, LA TECHNOLOGIE DE LA RENAISSANCE AUX LUMIÈRES*, Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2008.

savoirs jusqu'alors partagés par les seuls « gens du métier ». La tradition en était lointaine, puisqu'elle remontait à l'époque romaine et les modèles convoqués à partir de la Renaissance avaient pour nom Cicéron, Vitruve, Columelle, Végèce... ».

C'est donc une vaste entreprise de mise en forme et de diffusion des savoirs pratiques que ce livre dépeint. De nombreux domaines s'y trouvent explorés : la danse, la gravure, la pédagogie du dessin, l'architecture, la peinture, mais aussi les mathématiques, la grammaire, l'art des mines, la juridiction de l'art de bâtir, l'escrime ou bien encore la conduite de la guerre de siège. Derrière cette diversité, cette œuvre met en exergue la mise en images dans la codification des savoir-faire. Cette base m'amène à interroger l'usage de la photographie ou du film comme source en histoire.

Joan Costa²⁵, spécialiste en communication, sociologue, concepteur, chercheur et méthodologiste espagnol qui a travaillé dans le domaine de l'utilité publique du design et a développé des domaines d'étude tels que la signalétique, la schématique et la scintigraphie, propose une approche de l'ensemble des langages graphiques et de leur rôle dans la transmission des connaissances. L'étude sur *La spécificité de l'image didactique, un univers inconnu de la communication* inscrite dans son rapport de 1998 a été l'une des bases qui a conduit son auteur à formuler une théorie générale des schémas, appelée « schématique ». Il considère la conception technique et, de manière plus large, les schémas techniques et les schémas « généraux » dans sa section *Le graphique didactique dans le monde du design*, en les distinguant à la fois des autres spécialités du design qui utilisent des représentations réalistes comme la publicité, mais aussi des disciplines qui travaillent avec des codes figuratifs et idéographiques comme l'identité ou la signalétique.

La fonction de communication au moyen de schémas graphiques est donc la performance didactique, c'est-à-dire la transmission de connaissances par la démonstration visuelle de phénomènes, de processus, d'idées, de structures, etc., qui sont immédiatement compréhensibles par le récepteur. Il considère la photographie comme un exemple de la stratégie de communication qu'il appelle « un affichage documentaire » et dans laquelle une photographie peut devenir une représentation didactique simplement en montrant une réalité quotidienne.

²⁵ Joan Costa, LA ESQUEMÁTICA : VISUALIZAR LA INFORMACIÓN, Barcelona : Paidós, 1998.

Pour terminer, l'étude du professeur González Requena²⁶, essayiste et écrivain espagnol, professeur de communication audiovisuelle à l'Universidad Complutense de Madrid et diplômé en psychologie de cette même université, développe une méthode d'analyse textuelle connue sous le nom de « Théorie et lecture du texte » ou simplement « Théorie du texte », incorporant les apports du poststructuralisme, de la sémiotique, de la linguistique, de la psychanalyse et de l'anthropologie culturelle. Il applique cette méthode à l'analyse de toutes sortes de textes, notamment cinématographiques, dont la question de la photographie et son rôle dans l'histoire de la représentation sont définis comme empreinte ou comme pratique scientifique.

SOURCES ET MÉTHODES D'ÉTUDE

Outre les ressources bibliographiques, les études de cas et les visites de terrain réalisées au sein du projet tutoré et du master TPTI, on va utiliser comme sources des photographies anciennes qui sont représentatives de l'utilisation de la photographie dans le milieu artisanal. Notamment celles prises dans les ateliers des écoles d'enseignement technique en France de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle et, en parallèle, celles prises dans l'ambiance du travail d'un chantier de construction navale en Europe au cours de la même période.

De plus, dans le cadre d'une étude de cas réalisée à l'issue d'une visite de terrain au sein du master, on va utiliser les photographies issues de l'enquête anthropologique réalisée pour le Musée « Escarpim e o Rio », dans la région portugaise Salvaterra de Magos. Avec la prise de ces images en séquences nous pouvons retracer l'histoire de la construction d'une petite embarcation traditionnelle de la région, nous pouvons également rassembler l'étape de la chaîne opératoire dans la construction navale artisanale et les gestes les plus significatifs effectués par le charpentier, ainsi que les outils utilisés.

PRÉSENTATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Les approches pour réaliser cette investigation que ce groupe interdisciplinaire de projet tutoré a identifié autour de la Codification des Savoir-faire dans la charpenterie de marine sont : le vocabulaire technique, le transfert linguistique, les outils utilisés et sa représentation picturale en

²⁶ Jesús González Requena, EL SER DE LAS IMÁGENES : DE LA TEORÍA AL ANÁLISIS DE LA IMAGEN, Memoria de cátedra, Universidad Complutense de Madrid, 2000.

plus de sa représentation photographique, également que la patrimonialisation ; tous importants et nécessaires pour avoir une vue d'ensemble de la matière.

À propos de la mise en images avec la photographie, la question qu'on se pose et à laquelle je vais essayer de répondre se concentre sur la représentation photographique qui a connu différentes évolutions durant le siècle dernier. Les procédés analogiques ont été progressivement supplantés par les techniques numériques et la consultation sur écran a transformé l'espace de travail et de recherche. En définitive, l'exploitation de ces nouvelles possibilités nous permettent d'arriver à revaloriser une activité artisanale qui a été aussi importante pour l'histoire des techniques et pour le développement de l'humanité en général.

Néanmoins, il existe des enjeux qui gravitent autour de ces processus tels que les nouvelles technologies associées à la construction navale qui ont presque fait disparaître le travail artisanal des anciens experts artisans. Aujourd'hui et pratiquement pendant tout le XX^e siècle, au même titre que dans plusieurs autres industries comme l'agriculture et l'industrie textile, le développement d'une nouvelle façon de produire des artefacts incluant l'utilisation de nouveaux matériaux et le remplacement de la main-d'œuvre par des machines, a fait que les produits artisanaux et les savoir-faire ancestraux ont perdu leur valeur sociale et économique. C'est pour cela qu'il est fondamental de les mettre en valeur afin de maintenir leur importance culturel et historique, c'est-à-dire patrimoniale.

CHAPITRE I : LA PHOTOGRAPHIE EN TANT QUE SOURCE HISTORIQUE.

La photographie vue comme source historique et sa relation avec la mise en images des savoir-faire lui donne une nature complexe et innovante. Avec la photographie les gens peuvent représenter directement la réalité, pas seulement du milieu physique comme simple illustration, mais aussi des processus et des gestes humains qui autrement seraient transmis uniquement à travers l'oralité. La photographie offre ainsi un véritable espace de visualisation de procédures techniques complexes.

La photographie s'inscrit également dans le système de connaissances que l'on voit apparaître avec l'Encyclopédie, notamment comme représentation de la mémoire historique autour des activités techniques, la façon de travailler, l'ambiance du travail et des instruments. L'apparition de la photographie à la fin du XIX^e siècle coïncide avec le développement à la même période du dessin technique dans lequel l'image est utilisée comme émetteur de connaissances, et du dessin industriel qui introduit les représentations graphiques des études techniques. C'est en France, où se généralise l'enseignement du dessin, qu'apparaissent les premières écoles d'ingénieurs et le Musée des Arts et Métiers pour la conservation de celles-ci.

Pour sa part, la photographie industrielle a pour but de représenter directement la réalité technique et scientifique des activités ou des produits industriels afin de servir au transfert de connaissances et des savoir-faire de toutes sortes. On retrouve cette pratique à la fin du Moyen Âge sur un autre type de support, quand Stradanus (1523 Bruges – 1605 Florence) commence à représenter à travers des dessins et gravures des importantes industries pour l'époque comme celle de la navigation et des chaînes de production tels que celles de la soie, du miel, de l'huile et du sucre. Ce travail s'intéresse à la photographie en tant qu'innovation technique en soi, offrant aux gens de nouvelles possibilités de communication et de façonnage de la mémoire historique. Nous nous rendons compte qu'elle valorise le patrimoine immatériel en le faisant connaître de manière organisée et facilement transmissible.

Par exemple, nous pouvons apprécier dans les images suivantes l'ambiance du travail d'un chantier de construction navale des Astilleros de San Telmo (Las Palmas de Gran Canaria, 1890-1900). Il

s'agit d'un chantier à l'extérieur et par conséquent à la vue de tous. Également nous identifions le bois comme principal matériau de construction ainsi que la disposition des travailleurs et leur habillement. Dans la deuxième image, nous voyons comment la hiérarchie des seigneurs à gauche est clairement représentée par rapport aux autres travailleurs.



Chantier de construction navale des Astilleros de San Telmo. Source : www.fedac.org. Détail de la photo 08487.



Chantier de construction navale des Astilleros de San Telmo. Source : www.fedac.org. Détail de la photo 08452.

Le 11 août 2019, on a eu l'opportunité de visiter la région portugaise Salvaterra de Magos, et plus précisément le Musée « Escaroupim e o Rio ». Dans cette étude de cas, on observe qu'un des

moyens de médiation utilisé est la photographie. En effet, dans la série de photographies en séquence de la construction d'une petite embarcation traditionnelle réalisée par Joao Rodrigues sur le modèle de la caçadeira (bateaux traditionnels portugais qui ont été utilisés essentiellement dans les fossés et les canaux à faible consommation d'eau jusqu'aux années soixante du XX^e siècle) qui est exposée dans le musée, on peut retrouver ce savoir-faire technique à travers la représentation directe du geste de l'artisan, des outils utilisés et des différentes étapes de la chaîne opératoire :





La charpenterie de la caçadeira. Source : Musée « Escaroupim e o Rio ».



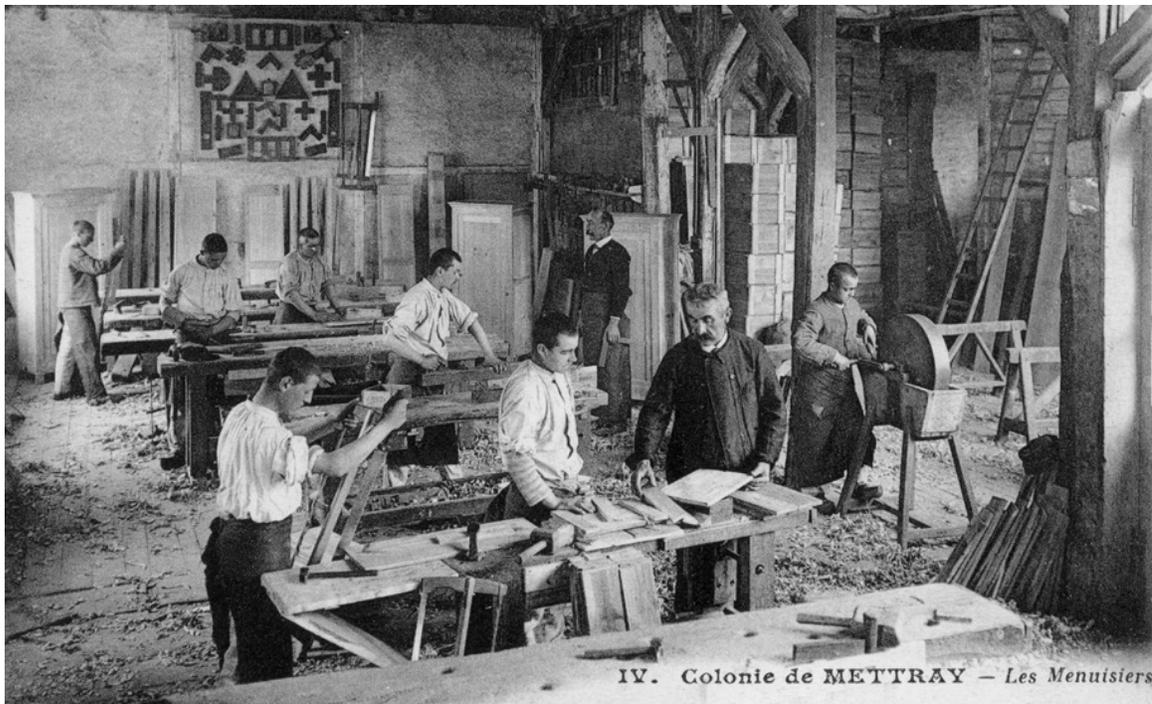
La peinture de la caçadeira. Source : Musée « Escaroupim e o Rio ».

Les photographies enregistrent l'utilisation de l'espace, des outils et des matériaux permettant à travers leur utilisation sur différentes plateformes du monde entier de rendre disponible et transmissible ce savoir-faire technique de l'artisan. De cette manière, on peut voir également un processus de construction qui est représentatif de la région visitée, en laissant à travers la photographie une empreinte en tant que représentation de son histoire pratique, scientifique et culturelle. Ainsi, les photographies sont-elles mêmes une véritable visualisation d'une procédure complexe qui parfois interagissent avec un texte, parfois uniquement par elles-mêmes.

CHAPITRE II : LA PHOTOGRAPHIE COMME OUTIL DIDACTIQUE.

La photographie peut également être utilisée comme outil didactique, c'est-à-dire comme un milieu pour transmettre soit une réalité quotidienne, soit un savoir-faire technique spécifique. Comme Enrique Longinotti le dit dans son article, la photographie n'est pas uniquement un design élaboré ou une illustration intentionnée, elle peut également constituer une représentation didactique en raison de sa capacité à montrer directement la réalité quotidienne d'un point de vue inattendu ou être la représentation directe d'un processus ou d'une machine. La photographie comme document réaliste ou figuratif peut-être un moyen de diffuser les savoirs pratiques dans lequel le geste de l'artisan est facilement reproductible et clairement compris par les observateurs.

Sur les prochaines images nous pouvons voir la valeur symbolique des ateliers scolaires des écoles professionnelles depuis plus d'un siècle. Par exemple, dans cet atelier de menuiserie ci-dessous nous distinguons clairement la disposition des enseignants et des élèves, qui réalisent différentes activités sous la supervision des enseignants. Sur le mur du fond, nous pouvons également apprécier l'emplacement des outils et des matériaux de travail.



L'atelier de menuiserie à la colonie de Mettray. Source : Carte postale Villages & villes (1912).



L'arrangement de batteur à Porto de Sabugueiro. Source : Musée « Escarpim e o Rio ».



Le placement de l'étoupe. Source : Musée « Escarpim e o Rio ».



La peinture. Source : Musée « Escaroupim e o Rio ».



Des outils utilisés dans la récupération des embarcations. Source : Musée « Escaroupim e o Rio ».

CONCLUSION

Pour mieux valoriser la photographie et l'œuvre des photographes aujourd'hui il est nécessaire d'apprécier l'effort fait par les musées avec ses expositions mais aussi de comprendre la nouvelle façon de diffuser les images avec la numérisation de celles-ci à partir de la fin du XX^e siècle. Avec ce passage de l'analogique au virtuel qui change la façon d'apprendre la photographie et d'une certaine façon aussi sa valeur, les images multiplient à l'infini leur utilisation possible et leur diffusion se fait beaucoup plus rapidement en permettant aux utilisateurs d'y avoir accès directement sur l'écran. En ce sens, le rapport au photographe et la façon dont il élabore son propre travail changent également. Certains pensent toujours que la relation affective était plus forte avec les négatifs et le tirage papier qu'avec le numérique et l'ordinateur.

Néanmoins, cette évolution de la photographie enrichit ses possibilités en tant que source historique et comme outil didactique surtout pour la représentation des centres de savoir-faire qui se trouvent assez isolés, comme par exemple dans la campagne, et dont la valorisation pour la base de données est essentielle. D'une part, la numérisation permet d'éviter de manipuler les archives qui restent des objets fragiles plusieurs fois et rend accessible les savoir-faire à un nombre plus important de chercheurs et de public, et cela dans le monde entier. D'autre part et dans le même but, une bibliothèque numérique permet d'archiver des expositions physiques et créer des expositions virtuelles pour une meilleure diffusion.

Les questions subjacentes sont : qu'est-ce qu'on peut s'autoriser à faire une fois qu'on a numérisé toutes ces archives ? qu'en est-il de la relation qu'on a avec le photographe et au lieu aussi important dans la codification des savoir-faire ? En relation avec la photographie ancienne c'est difficile en fait de les agrandir à partir des négatifs et de les diffuser sans avoir une documentation concernant l'intention du photographe et ainsi avoir un regard critique sur son œuvre. Il est toujours très intéressant pour le public de découvrir ce qui a animé les choix du photographe et d'entendre parler du regard de l'artiste.

Rentre également en jeu la question de la visibilité. La photographie reste quelque chose d'assez confidentielle et traditionnellement s'expose presque uniquement dans un seul endroit, avec peu de visiteurs, si l'on compare à d'autres médias comme le cinéma qui est diffusé dans le monde entier avec des séances partout. C'est en ce sens que la numérisation arrive à être un élément

fondamental pour codifier les savoir-faire avec la photographie et les transmettre au plus grand nombre. De cette manière, il est important de valoriser l'œuvre mais également le créateur, notamment lorsque le photographe est vivant en profitant du fait qu'il est possible de travailler avec lui plutôt qu'avec ses endroits, parce que l'endroit n'est pas quelque chose de sensible à la photographie par lui-même.

Du point de vue du photographe les questions essentielles pour nous sont : qu'est-ce qu'on fait ? pourquoi on le fait ? est-ce qu'on veut montrer des photographies originales d'époque, la photographie devenant une source historique, ou est-ce que l'on veut faire de l'animation, la photographie devenant alors un outil didactique ? Dans tous les cas, en tant que conservateurs et agents de valorisation du patrimoine, ça ne vaut pas la peine de mener un projet de conservation et de transmission des savoir-faire si l'on ne garde pas la mémoire du photographe.

BIBLIOGRAPHIE

BODE, Gérard, Les ateliers des écoles d'enseignement technique (années 1860 - 1950) : un objet insaisissable ? Dans Histoire de l'éducation 2017/1, n° 147, pp. 37-65.

COSTA, Joan (1998), La esquemática : Visualizar la información, Barcelona : Editorial Paidós.

DUBOURG GLATIGNY, Pascal ; VERIN, Hélène (dir.) (2008), Réduire en art : La technologie de la renaissance aux lumières, Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme.

GONZALEZ REQUENA, Jesús (2000), El ser de las imágenes : de la teoría al análisis de la imagen, Memoria de Cátedra Universidad Complutense de Madrid.

LONGINOTTI, Enrique (2008), Tecnologías del texto y de la imagen : Libros antiguos, máquinas virtuales, Buenos Aires : Aurelia Rivera / Nueva Librería.

Ministère de la Culture – Direction générale des Patrimoines, en lien avec l'Institut national du patrimoine. Mise en ligne des captations vidéo : journées professionnelles « PHOTOGRAPHIES NUMÉRISÉES - PHOTOGRAPHIE NUMÉRIQUE : Problématiques patrimoniales » (Paris, les 10 et 11 octobre 2019).